ROK III WRZESIEŃ 1948 NR 1 (22)

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Fot. K. Komorowski

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-

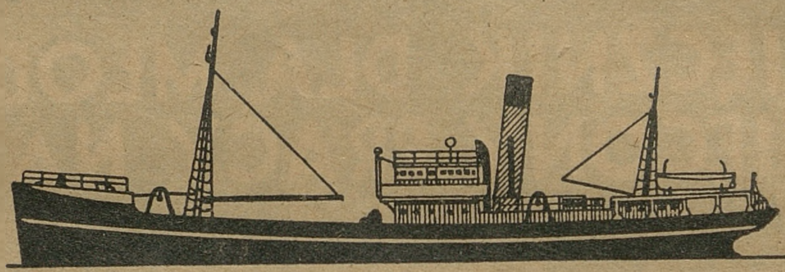
POLSKA FLOTA RYBACKA

OD REDAKCJI: Przed wakacjami wyczerpaliśmy dział — Polska Flota Handlowa. Będziemy go co jakiś czas aktualizowali i uzupełniali, a z kolei omówimy w podobny sposób pozostałe jednostki pływające pod polską banderą; będą to statki wchodzące w skład flot-rybackiej i pomocniczej oraz statki żeglugi przybrzeżnej.

Zasadniczymi jednostkami naszej floty rybackiej są traulery oraz kutry. Pierwsze omówimy szczegółowo. Jeśli chodzi o drugie — to ze względu na ich znaczną liczbę i różnorodność typów — podamy tylko konstrukcje najpopularniejsze i najciekawsze.

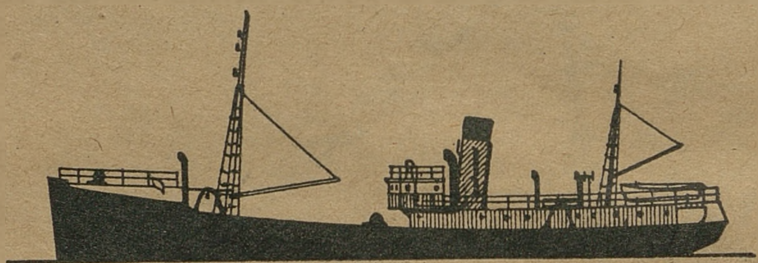
Podobnie jak statki handlowe, traulery omawiać będziemy kolejno wg ich wielkości w BRT. Wszystkie sylwetki reprodukowane będą w skali 1:500 (dotychczasowe 1:1000). Kolor czarny na sylwetkach symbolizuje czarny w rzeczywistości. Kreski pionowe — kolor brązowy. Kreski ukośne — czerwony, a kropki — kolor szary. Dane i informacje uszeregowane zostały następująco:

nazwa, numer rejestracyjny, znak wywoławczy, poprzednie nazwy, armator, rodzaj statku, rok i miejsce budowy, tonaż w BRT, tonaż w NRT, długość*), szerokość, głębokość**), rodzaj napędu, moc maszyny, szybkość w węzłach, ilość załogi, różne inne uwagi.



JUPITER, Gdy-121, SPDT, (ex „White Nile"), Dalmor, trauler, zbud. w 1925 r. na stoczni Cook, Welton & Gemmel, Beverley (Anglia), 493 BRT, 203 NRT, długość 49 m, szerokość 8 m, głębokość 4 m, parowiec, (maszyna tłokowa, trójprężna), 650 KM, szybkość 10 i pół węzła, załoga 31 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w 1947 roku w ramach dostaw UNRRA.

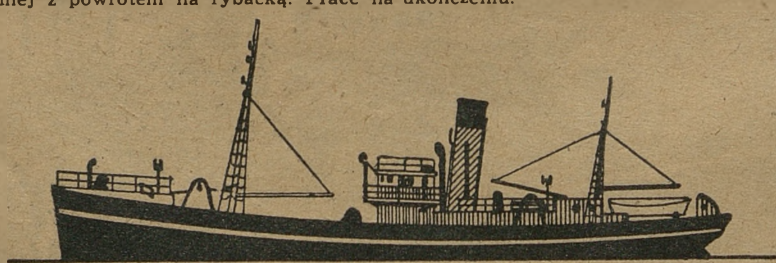


WULKAN, Gdy-125, SPDV, (ex „Marignam", ex „Teal"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1919 na stoczni Foundacion & Co. Savannah, Georgia (USA), 423 BRT, 167 NRT, długość 43 m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 m, parowiec, (maszyna tłokowa, trójprężna), ? KM, szybkość ? węzłów, załoga 21 ludzi.

Uwaga: Zakupiony przez Dalmor w 1947 r. i przebudowywany na Stoczni Gdańskiej z pomocniczej jednostki wojennej z powrotem na rybacką. Prace na ukończeniu.

WULKANIA, Gdy-124, SPDW, (ex „Rocroi", ex „Panorama"), Dalmor, trauler, zbud. w 1919 r. na stoczni Foundacion & Co. Savannah, Georgia (USA), 423 BRT, 167 NRT, długość 43 m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna) ? KM, szybkość ? węzłów, załoga 21 ludzi.

Uwaga: zakupiony przez Dalmor w 1946 r. i przebudowywany na Stoczni Gdańskiej z pomocniczej jednostki wojennej z powrotem na rybacką. Prace na ukończeniu.



WEGA, Gdy-92, SPFO, (ex „Braconmoor"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1931 na stoczni Alexander Hall & Co Ltd, Aberdeen (Anglia), 356 BRT, 156 NRT, długość 43 m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 i pół m, parowiec, (maszyna tłokowa, trójprężna), 600 KM, szybkość 11 węzłów, załoga 19 ludzi.

Uwaga: zakupiony przez Dalmor w r. 1947

*) Z braku dokł. informacji podawać będziemy długość statków „między pionami" — co odpowiada mniejwięcej długości ich na linii wodnej.

**) Z powodu — jak wyżej, zamiast zanurzenia podawać będziemy „głębokość", czyli wysokość statku od kilu do pokładu.

(Dalszy ciąg nastąpi)

J. M.

Wystawa Ziem Odzyskanych A SPRAWY MORSKIE

Trwająca obecnie we Wrocławiu **Wystawa Ziem Odzyskanych** zogniskowała na sobie zainteresowanie nie tylko całego kraju, ale i zagranicy. Obrazuje ona cały trzyletni dorobek gospodarczy naszych ziem zachodnich, poświęcając również wiele miejsca zilustrowaniu naszych osiągnięć morskich. Ziemie Odzyskane bowiem, to nie tylko huty i kopalnie Górnego i Dolnego Śląska, ale również wielkie i małe porty naszego Wybrzeża. Szczecin i Gdańsk, Kołobrzeg, Ustka czy Darłowo — oto morskie obiekty gospodarki narodowej, których udział w pracy nad odbudową kraju staje się z dnia na dzień coraz większy. Praca tysięcy polskich robotników portowych, marynarzy i stoczniowców przynosi Państwu wielkie korzyści i podnosi dobrobyt mas pracujących.

Ten wielki wkład polskiego Wybrzeża w dzieło odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej został na Wystawie Ziem Odzyskanych szeroko uwzględniony i uwypuklony w postaci licznych eksponatów i wykresów. Pawilon Żeglarstwa, skupiający gros eksponatów morskich, stał się jednym z najbardziej popularnych obiektów Wystawy i cieszył się szczególnie wielką frekwencją zwiedzających. Można tu było oglądnąć piękną i wierną makietę portu rybackiego, naturalnej wielkości dźwigi portowe, plany portów oraz zapoznać się, na podstawie barwnych wykresów, z ich osiągnięciami i drogami dalszego rozwoju.

Zagadnienia morskie Wybrzeża Zachodniego wiążą się ściśle z problemem jak najszerszego wykorzystania Odry jako arterii wodnej, łączącej nie tylko Śląsk, ale i Czechosłowację z portem szczecińskim, predestynowanym do odegrania przodującej roli na Bałtyku jako port tranzytowy. Odra, wiążąca całość Ziem Odzyskanych z morzem, winna stać się w najbliższej przyszłości dogodną drogą dla wymiany towarowej Północy i Południa. Od Sudetów po jeziora Mazurskie, Ziemie Odzyskane stają się zapleczem gospodarczym naszych portów.

Przybywający z najodleglejszych zakątków kraju liczni zwiedzający, niejednokrotnie po raz pierwszy, zetknęli się właśnie na WZO z zagadnieniami morskimi, zapoznając się z pracą ludzi morza i ich wielkim wkładem w odbudowę Państwa. Patrząc na liczne eksponaty morskie i odczytując cyfry, ilustrujące wielkość dokonanej pracy na morzu, chłop spod Sanoka i robotnik z Wałbrzycha nabierają jaśniejszego wyobrażenia o dalekim morzu i jego znaczeniu dla Polski. Zaczynają choć w przybliżeniu uświadamiać sobie wielką rolę wybrzeża w życiu gospodarczym kraju oraz współzależność obu odcinków gospodarki — morskiego i lądowego. Nie będąc nigdy w życiu nad morzem, zapoznali się pośrednio z jego sprawami i zaczęli je rozumieć.

To właśnie było jednym z celów WZO i w tym właśnie m. inn. leży zasługa Wystawy. Stała się ona cennym czynnikiem w dziele popularyzowania zagadnień morskich i dorobku polskiego Wybrzeża, polskich portów, floty, stoczni i rybołówstwa morskiego.

J. W.



OD DYREKTORA

PCWM

Po raz trzeci PCWM zakończyło akcję letnią. Akcja ta zaznaczyła się nie tylko większą ilością kursantów, w porównaniu z latami ubiegłymi, ale także wielostopniowością szkolenia. Oprócz normalnych kusów pracy morskiej — wprowadzone zostały kursy doskonalące dla kandydatów do szkolnictwa morskiego oraz kursy przodowników wychowania morskiego, których celem było przygotowanie „aktywistów morskich" do pracy na zapleczu.

Od Gdyni — poprzez Łebę — Darłowo, Dziwnów — Szczecin widać było pracujących, wiosłujących i żeglujących chłopców z PCWM. Widzieli oni, jak plany naszego Rządu odnośnie budowy gospodarki morskiej realizowane są z żelazną konsekwencją; widzieli oni, że nasze Wybrzeże żyje i pracuje. Chłopcy z PCWM przybyli w czasie lata na Wybrzeże, aby związać się z nim pośrednio lub bezpośrednio na zawsze.

Rok bieżący jeszcze pod innymi względami różnił się od poprzednich. Do pracy na odcinku morskim stanęli junacy S.P. Dwustukilkudziesięciu przodowników pracy z brygad S.P. znalazło się na kursach PCWM, aby zetknąć się bezpośrednio z morzem. Jedni z nich znajdą się w szkołach PCWM, inni będą — wierzę w to, że dzielnie — pracowali w Hufcach Przysposobienia Marynarki S.P.

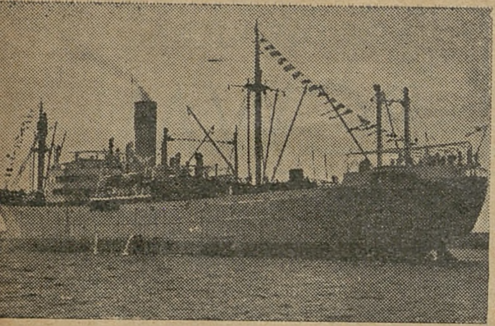
PCWM z prawdziwą radością patrzy na rozszerzanie się i pogłębianie akcji wychowania morskiego. Im więcej będzie obywateli rozumiejących sprawy morskie — tym prędzej zrealizujemy Polskę Morską.

I jeszcze jedno. W roku bieżącym zwiększył się znacznie udział młodzieży wiejskiej na kursach PCWM. Świadczy to o coraz większym rozumieniu przez młodzież wiejską znaczenia gospodarki morskiej dla kraju i korzyści bezpośrednich, które młodzież sama może osiągnąć pracując na morzu. Te wzmacniające się więzy łączące młodzież wiejską z akcją wychowania morskiego — szczególnie cieszą PCWM. Jest to realizacja hasła Polskiej Demokracji Ludowej: równy start życiowy dla wszystkich!

Na progu nowego roku szkolnego idziemy do Was — dawni i przyszli Pecewuemiacy — z „Żeglarzem". Chcemy — jak zawsze — nieść Wam rzetelną wiedzę morską, związać Was z morzem, czynić Was, chwilowo korespondencyjnie — „ludźmi morza".

W pracy tej i Wam i sobie życzymy — „Dobrego wiatru".

DYREKTOR PCWM

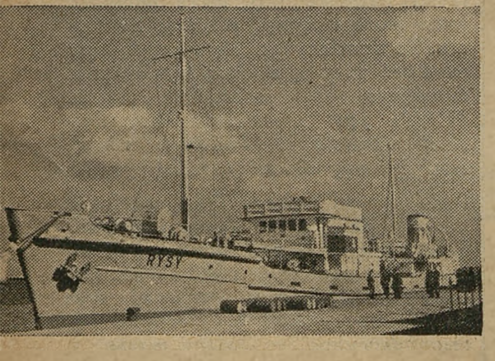


W połowie czerwca przybył po raz pierwszy do Gdyni „Kościuszko", jeden z naszych największych i najpięk-
szych statków handlowych. Otrzymaliśmy go ubiegłego
ı w ramach odszkodowań wojennych. Z powodu odnie-
ych podczas wojny uszkodzeń nie nadawał się on jed-
do natychmiastowej eksploatacji i musiał przejść długo-
ıły, gruntowny remont na jednej ze stoczni belgijskich.
ściuszko" jest to nowoczesny oceaniczny drobnicowiec,
stosowany m. inn. do przewożenia tak kłopotliwych ła-
ków jak lokomotywy, tendry, holowniki itd. Na zdjęciu
„Kościuszko" kończąc swój pierwszy rejs pod polską ban-
ą wchodzi do portu w Gdyni.

P.S. W najbliższym numerze „Żeglarza" podamy obszer-
materiały dotyczące tej ciekawej jednostki.



W lipcu towarzystwo żeglugi przybrzeżnej „Gryf" uru-
niło połączenie regularne pomiędzy Sopotem i Gdynią
zczecinem. Na linii tej zatrudniona została największa
jbardziej luksusowa jednostka „Gryfu" — s/s „Beniow-
Niewątpliwa atrakcyjność podróży morskiej wzdłuż
kiego Wybrzeża spowodowała znaczną frekwencję na
ku obsługiwanym przez „Beniowskiego", który stał się
otce najpopularniejszym statkiem naszej floty przybrzeż-
We wrześniu, wraz z końcem sezonu, rejsy „Beniow-
go" zostały zawieszone aż do wiosny. Również więk-
ć pozostałych linii żeglugowych „Gryfu" została zawie-
a lub ograniczona aż do przyszłego sezonu. Ogółem stat-
ow. „Gryf" przewiozły w tegorocznym okresie letnim
d 300.000 pasażerów. Na zdjęciu — „Beniowski" przy
w Sopocie.



to widział wydobyty w 1946 roku z dna basenu węglo-
w Gdyni pogięty, podziurawiony, zardzewiały wrak
eckiego zbiornikowca „Blexen" — ten z trudnością za-
e może uwierzyć, iż lśniące świeżą farbą i czystością
y" to ten sam statek. A jednak dzięki pracy Stoczni
skiej nieużyteczny wrak przemienił się w nowoczesną,
ściową jednostkę. „Rysy", trzeci z kolei zbiornikowiec
szej flocie handlowej, został uruchomiony pod koniec
ia, odbywając rejs do Antwerpii po olej maszynowy.
djęciu — „Rysy" w porcie gdyńskim.

ŚWIATOWY TONAŻ HANDLOWY

„LLOYD'S REGISTER BOOK" — księga wydawana co roku (od r. 1834) przez angielskie towarzystwo klasyfikacyjne „Lloyd's Register", w której zamieszczane są spisy (z charakterystykami) wszelkich, gdziekolwiek rejestrowanych jednostek. Oprócz tego księga ta zawiera bogate informacje o organizacji towarzystwa „L.R.", listy stoczni i towarzystw ubezpieczeniowych, dane o dokach reperacyjnych, portach itp. W trzecim tomie tego wydawnictwa publikowane są materiały statystyczne, z których tutaj właśnie korzystano.

Zadania jakie spełnia „LLOYD'S REGISTER" można ująć następująco: 1) klasyfikowanie statków — określanie wytrzymałości wiązań, zdolności transportowej itd.; od t. zw. „klasy" zależą stawki ubezpieczeniowe dla statku i dla towaru; 2) współpraca z armatorami — dozorowanie (przez inspektorów) budowy nowego tonażu i remontów starego; 3) zbieranie w archiwach danych technicznych i statystycznych o statkach i żegludze w ogóle, co wykorzystują m. inn. rządy państw w planowaniu „polityki morskiej"; 4) współdziałanie z instytucjami dbającymi o bezpieczeństwo życia i pracy ludzi zatrudnionych na morzu.

Poza „Lloyd's Register" istnieją jeszcze inne podobne towarzystwa, jak: Biuro Veritas (Paryż), British Corporation (Glasgow), Svenska Lloyd (Göteborg) itd. U nas istnieje od r. 1947 towarzystwo klasyfikacyjne „Polski Rejestr Statków" — klasyfikujące jednostki przybrzeżne i śródlądowe. Z obcych czynne są w Polsce „Lloyd's Register" i „Biuro Veritas".

Ostatnie wydanie „Lloyd's Register Book" (na rok 1947/48) zawiera sporo interesujących danych o światowym tonażu okrętowym. Ograniczymy się tutaj do podania kilku najbardziej charakterystycznych cyfr i zestawień. Będzie to zaktualizowanie informacji o tonażu światowym podanych w 2 (17) nrze „Żeglarza".

Tabela I przedstawia porównanie stanu flot handlowych niektórych państw z lat: 1914, 39, 47 (uwzględniono w niej jedynie tonaż statków parowych i motorowych; o żaglowcach mowa poniżej).

Trzy pierwsze kolumny tej tablicy podają cyfry bezwzględne (w BRT), w czwartej umieszczono różnicę między 1939 i 1914 r., w piątej podobnie — różnicę między 1947 i 1939, w szóstej zaś procentowo wyrażoną zmianę tonażu z tego ostatniego okresu. Jak wynika z wartości ostatniej kolumny w okresie ubiegłej wojny najbardziej rozbudowały swą flotę Stany Zjednoczone A. P. (przyrost 238,6%!), Imperium Brytyjskie w dwa lata po zakończeniu działań wojennych przekroczyło zaledwie swój stan przedwojenny, straty Niemiec wynoszą 86,8%, Włoch 62,0%, natomiast dla Japonii oceniane są (brak szczegółowych danych) na 4 000 000 BRT czyli

TABELA I

Tonaż parowców i motorowców w czerwcu 1914, 1939 i 1947 r. w BRT.

Kraj	1914	1939	1947	Różnice 1939 i 1914	Różnice 1947 i 1939	
	BRT	BRT	BRT	BRT	BRT	%
USA morza	2 026 908	8.909.892	30 165 909	+6 882 984	+21.256.017	+ 238,6
USA jeziora	2 260 441	2 451 641	2 257.287	+ 191 200	— 194 354	— 7,9
Imp. Brytyjskie	20 523.706	21.001 925	21.321 639	+ 478 219	+ 319 714	+ 1,5
Japonia	1.708 386	5 629 845	5 808 832*	+3.921.459	+ 178,987	+ 3,2
Norwegia	1 957.353	4 833.813	3 760 941	+2 876.460	—1 072 872	— 22,2
Holandia	1 471 710	2.969 578	2 436,385	+1 497.868	— 533 193	— 18,0
Francja	1.922 286	2 933 933	2 314.898	+1 011 647	— 619 035	— 21,1
Związek Radziecki	1.053.818	1.316.000	2 156.987	+ 262.182	+ 840 987	+ 63,9
Szwecja	1 015 364	1 577.120	1 828 516	+ 561.756	+ 251 396	+ 15,9
Włochy	1 430.475	3 424 804	1 300 987	+1.994.329	— 2.123 817	— 62,0
Hiszpania	883 926	902.251	1.130.004	+ 18 325	+ 227.753	+ 25,2
Grecja	820.861	1 780 666	1 027.101	+ 959.805	— 753.565	— 42,3
Dania	770 430	1 174.944	1 024 292	+ 404.514	— 150 652	— 12,8
Niemcy	5 134 720	4.482 662	591 442	— 652 058	—3.891 220	— 86,8
Polska	—	**120.006**	**168.533****	+ **120.006**	+ **48.527**	+ **40,3**
Inne kraje	2.423 493	5 000 352	6 220 019	+ 2.576 859	+ 1 219 667	+ 24,4
Razem	**45.403.877**	**68.509.432**	**83.513.772**	+ **23.105.555**	+ **15.004.340**	+ **21,9**

przeszło ¾ japońskiej floty przedwojennej.

Dla ścisłości należy tu do ogólnego tonażu parowców i motorowców dodać jeszcze tonaż statków handlowych żaglowych i w ogóle wszystkich innych nie napędzanych śrubami, który zmieniał się odpowiednio: z 3 963 000 BRT w r. 1914 na 930 227 BRT w r. 1947. Uwzględniając te cyfry wyliczamy, że całkowity tonaż flot handlowych wynosił w r. 1914 — 49 366 877 BRT, w r. 1939 — 69 439 659 BRT, oraz **w roku ubiegłym 84 356 257 BRT.**

Ostatnia wojna „odmłodziła" oczywiście floty zarówno państw wojujących jak i neutralnych (Szwecja). Najwięcej nowych jednostek zbudowanych w ciągu ostatnich pięciu lat posiada Kanada, bo aż 78,4%, po tym idą Stany Zjednoczone — 73,7%, Belgia 48,7%, Grecja 46,3%, Szwecja 39,1%, Włochy 37,3%, (Polska 31,2%).

Najwięcej tj. około 42% całkowitego tonażu przypada na grupę statków w granicach od 6 do 8 tys. BRT; statki ponad 15 tys. BRT stanowią tylko 2,9%.

Tabela II zamieszczona poniżej informuje jak (procentowo w stosunku do całkowitego tonażu) w poszczególnych latach przedstawiało się zastosowanie węgla i ropy do napędu statków:

TABELA II

Zastosowanie węgla i ropy do napędu statków w % tonażu

	1914	1939	1947
Węgiel	88,84	44,67	26 20
Paliwo płynne do kotłów	2,65	29,63	52,52
Paliwo płynne do silników spalinowych	0,45	24,36	20,28
Statki żaglowe, barki itp.	8.06	1,34	1.00

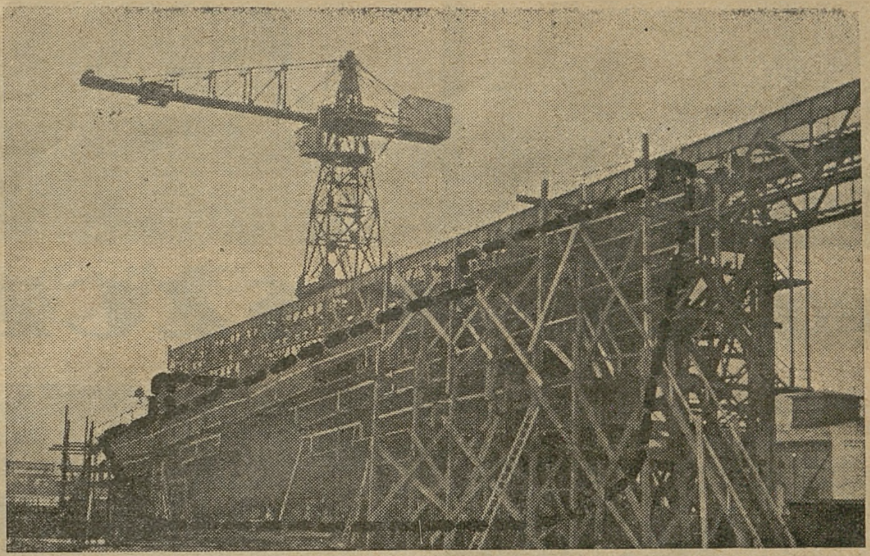
W poszczególnych krajach procent tonażu motorowego waha się w granicach bardzo dużych. I tak Norwegia ma 66,7% tonażu motorowego, Szwecja 65,7%, Dania 56,3%, Holandia 46,6%, USA 5%, Grecja 1,6%, (Polska 36%).

Poza tym „Lloyd's Register Book" podaje jeszcze obecny stan tonażu statków rybackich, pomocniczych i specjalnych. Na traulery, statki wielorybnicze itp. duże jednostki rybackie przypada 1 052 851 BRT, na holowniki i statki ratownicze 581 538 BRT, na promy kolejowe 265 407 BRT, na kablowce 75 766 BRT.

A. Ż.

* Cyfra ta dotyczy m. inn. statków umieszczonych w spisie, ale zniszczonych w czasie działań wojennych, jest więc w rzeczywistości znacznie mniejsza.

** Dane dotyczące Polski z dnia 1. 1. 48 r. (patrz „Żeglarz" nr 1/48 r.)

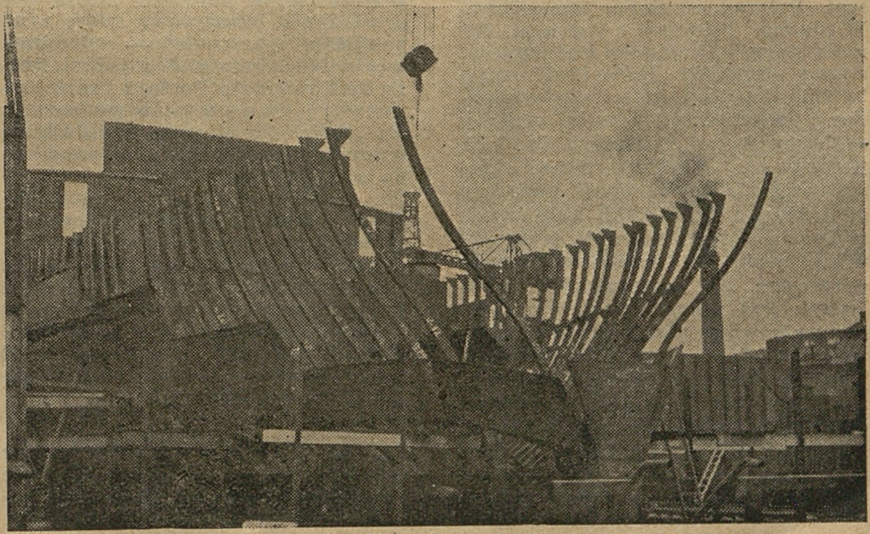


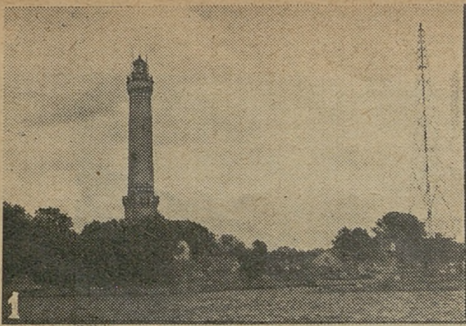
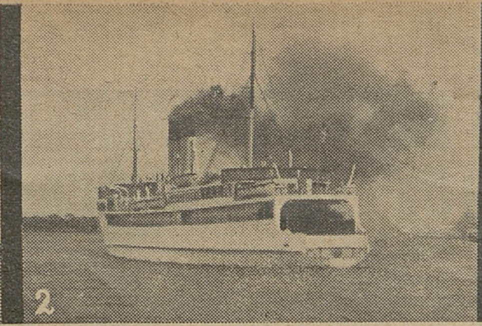
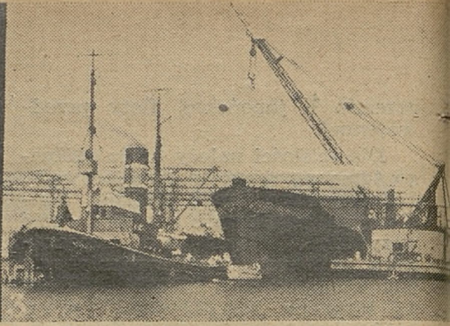
WĘGLORUDOWCE

Czy pamiętacie, Czytelnicy, wspaniałą nowinę zamieszczoną w kwietniowym n-rze „Żeglarza" a donoszącą, że na Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod węglorudowiec o 2540 tonach nośności, pierwszy morski statek budowany przez nas w Kraju? Od momentu tego upłynęło pół roku i z pewnością jesteście wszyscy ciekawi — jak postępuje praca przy budowie owego statku? Ba, żeby jednego: w tej chwili na pochylniach Stoczni Gdańskiej buduje się już jednocześnie pięć węglorudowców, a niezadługo zostanie rozpoczęta budowa i szóstego, ostatniego z serii.

Pierwszy, ten przy którym pracę rozpoczęto w kwietniu, jest już bliski momentu chrztu i wodowania. Kadłub prawie całkowicie poszyto, z zasadniczych elementów brak mu jedynie tylnicy. Zdjęcie górne ilustruje stan budowy tego statku w początkach września. Dla większego uwydatnienia kadłuba zanikającego na fotografii wśród licznych rusztowań — obwiedliśmy jego krawędź czarną, przerywaną linią. Jeszcze miesiąc, półtora, a szpecące rusztowania znikną i pierwszy budowany na polskiej stoczni statek zostanie oddany swojemu żywiołowi. Wodowanie przewidziane jest bowiem na listopad.

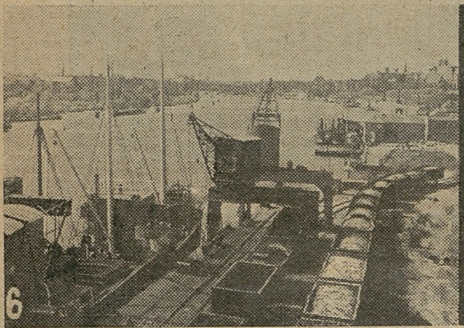
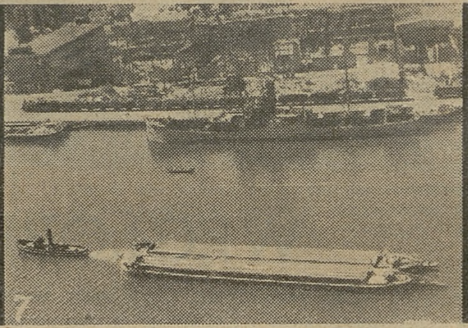
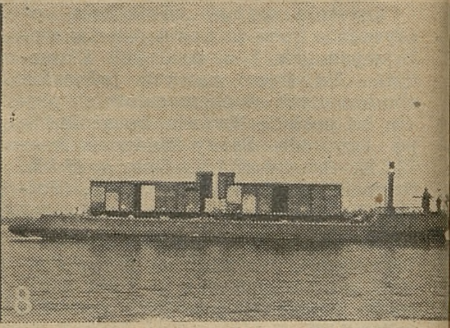
Zdjęcie poniżej przedstawia drugi z kolei węglorudowiec. Prace są tu nieco mniej zaawansowane, choć, jak widać, zakłada się już dolne pasy poszycia. Moment wodowania tej jednostki ma nastąpić w grudniu br. Montaż trzeciego i czwartego statku znajduje się mniej więcej w tej samej fazie robót — jednak na wodę zostaną one spuszczone dopiero w początkach przyszłego roku. Stępka pod piąty węglorudowiec położona została w zeszłym miesiącu. Rozpoczęto również w dziale kotlarskim Stoczni budowę sześciu kotłów okrętowych, przeznaczonych dla węglorudowców.



ŻYCIE PORTÓW

W SZCZECIŃSK

1 Smukła, z daleka widoczna latarnia morska w Świnoujściu jest dla statków oznaką wpłynięcia na wody Szczecina. Port szczeciński zaczyna się bowiem już tutaj, choć centrum jego oddalone jest od morza o sześćdziesiąt kilometrów, które trzeba, minąwszy Świnoujście, przebyć Zalewem i Odrą. Świnoujście jest jakby przedpokojem Szczecina. Tędy wchodzą dążące do portu statki, tu biorą one pilotów, którzy mają je przeprowadzić skomplikowaną trasą w górę Odry; tu statki wychodzące zostawiają pilotów zabranych w Szczecinie.

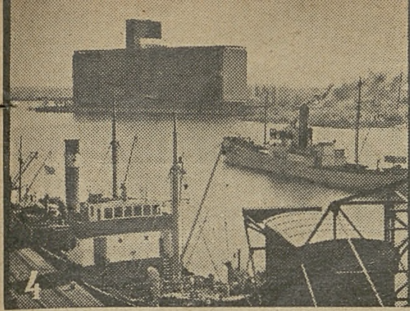
2 Port w Świnoujściu ma również samodzielne zadania. W trakcie uruchamiania znajduje się stacja bunkrowa, tutaj również znajduje się przystań dla promu kolejowego kursującego między Polską a Szwecją. Trzy razy w tygodniu przybywa biały, lśniący prom, przywożąc długie pulmany „Balt-Orient-Expressu", łączącego Oslo i Stockholm z Warszawą, Pragą Czeską, Budapesztem, Bukaresztem, Belgradem, Sofią, Bratysławą, Wiedniem, Triestem i Rzymem. Na małą stacyjkę kolejową Świnoujścia, zwaną oficjalnie „Odra-Port" przybywają każdego dnia międzynarodowe pociągi wnosząc w jej zaciszny spokojny żywot atmosferę dalekich podróży i obcych stolic. Jednym stacja „Odra-Port" różni się od tysiąca innych stacji kolejowych w Polsce — tory tuż za jej peronami urywają się nad brzegiem kanału portowego. Ich przedłużeniem przez Bałtyk jest prom przewożący wagony pomiędzy przystanią w Świnoujściu a Trelleborgiem w Szwecji. Właśnie odbiła od nabrzeża wytworna „Drottning Victoria". Na zdjęciu widać jak dymiąc ze swych żółtych kominów oddala się w kierunku wyjścia z portu. Ukryte w jej wnętrzu pulmany wędrują przez morze.

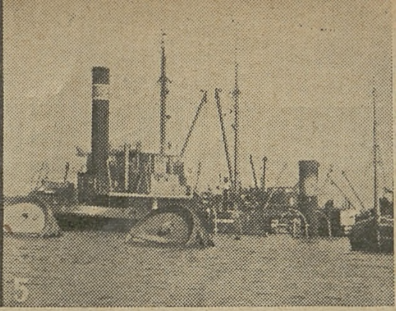
3 Na pierwszym planie zdjęcia widoczny jest holownik „Herkules". Przybył on z Gdańska do Szczecina przyprowadzając dla stoczni „Odra" wielki dźwig pływający, zakupiony z demobilu amerykańskiego. Dźwig ten (widać go po prawej) bardzo się stoczni przydaje. Np. teraz właśnie ładuje złom do wnętrza kadłuba „Oliwy" (widoczna pośrodku), aby ją obalastować przed rejsem do Gdańska. O „Oliwie" pisaliśmy przed wakacjami z okazji spuszczenia jej na wodę. W sierpniu przeholował ją „Herkules" ze Szczecina na Stocznię Gdańską, gdzie czeka obecnie na wmontowanie maszyn i wykończenie. W przyszłym roku powinna już pływać.

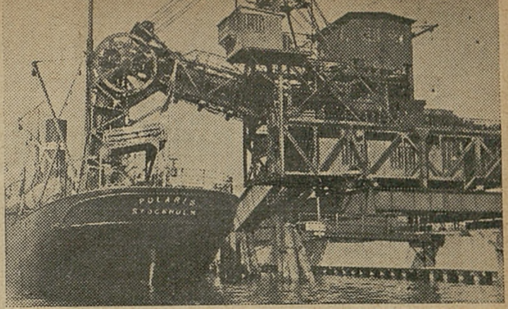
4 Wielki, ciemny silos zbożowy na „Ewie" to centrum szczecińskiego portu. Tutaj krzyżują się główne kanały wiodące do dalszych części portu, tędy przepływają statki żeglugi pasażerskiej, tu na sąsiedniej wyspie „Gryfii" koncentruje się przeładunek drobnicy, na przeciwległym nabrzeżu „Odra" — przeładunek tranzytowy rudy, a na pobliskim „Arsenale" — załadunek węgla. Niedaleko stąd, z jednej strony do Kapitanatu Portu, z drugiej na stocznię i do warsztatów portowych. Na „Ewie", za silosem, znajdują się tereny przeznaczone na autonomiczną strefę czechosłowacką. Sam silos, pozbawiony swoich zasadniczych urządzeń, służy chwilowo do składowania importowanej z Antwerpii tomasyny. Przejmują go już jednak Państwowe Zakłady Zbożowe i po gruntownym remoncie oraz wmontowaniu urządzeń wewnętrznych silos znów zacznie spełniać swoje właściwe zadanie ogromnego spichlerza zbożowego.

5 W żadnym z naszych portów nie pozostało po wojnie tyle zatopionych wraków co w Szczecinie. Liczy się je tutaj na grube dziesiątki, a sprawiają one nie mało kłopotu w żegludze i normalnym eksploatowaniu urządzeń portowych. Np. taki duńczyk „Emily", którego wrak zatarasował dostęp do wielkich dźwigów mostowych na nabrzeżu Kaszubskim. Uszkodzenia jego były tak wielkie, iż nie nadawał się do podniesienia i remontu. Trzeba go było jednak usunąć i ulokować gdzieś, gdzieby nie przeszkadzał zanim pocięty na złom nie zniknie zupełnie. Do usuwania „Emily" zabrała się ekipa GAL'u składająca się ze statku ratowniczego „Smok" i duńskiego zespołu specjalistów od wydobywania zatopionych jednostek przybyłego na holowniku ratowniczym „Aegir" i pontonach „Odin" i „Thor". Przy pomocy pontonów — „Emily" został uniesiony nieco w górę i ostrożnie przeholowany na jezioro Dąbskie. Na zdjęciu „Smok" i pontony zgrupowane wokół „Emily", któremu ponad powierzchnię wody sterczą jedynie komin oraz maszty.

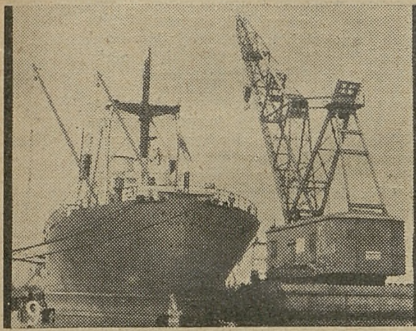
6 Pomimo stale wzrastających obrotów coraz to bardziej różnorodną drobnicą i pomimo zwiększającego się z każdym dniem importu rudy — zasadniczym zadaniem Szczecina jest zwielokrotnienie załadunku węgla. Część portu szczecińskiego przeznaczona do przeładunków masowych jest obecnie pośpiesznie rozbudowywana i modernizowana. Obok remontu i unowocześniania dotychczas istniejących nabrzeży węglowych, prowadzone są gigantyczne prace nad budową nowego, wielkiego basenu obficie uzbrojonego w dźwigi. Ponieważ jednak załadunek węgla nie może być zahamowany w oczekiwaniu na nowe obiekty przeładunkowe — do pracy tej wprzągnięte są tymczasowo liczne inne nabrzeża portu, które w przyszłości powrócą do zadań jakie spełniały niegdyś, tj. do przeładunku







KIM PORCIE





drobnicy. Nabrzeża te, choć w większości zaopatrzone w stare, psujące się dźwigi, nie posiadające odpowiedniej ilości torów kolejowych, ciasne i niewygodne do manipulowania towarami masowymi — biją rekord za rekordem zwiększając stale cyfrę przeładowanych ton. Jednym z takich nabrzeży, jest widoczny na zdjęciu „Arsenał".

7 Szczecin znaczenie swe zawdzięcza przede wszystkim Odrze. Wraz ze zwiększeniem się przeładunków w porcie — wzrasta coraz intensywniej ruch na tej wielkiej, żywotnej arterii łączącej Szczecin ze Śląskiem i Czechosłowacją. Obok licznych już polskich barek i holowników spotkać można na Odrze coraz częściej jednostki pod banderą czeską, współpracujące z żeglugą polską w transporcie towarów zarówno własnych jak i naszych. Obok wielkich pełnomorskich statków handlowych coraz częściej przewijają się przez wody Szczecina długie, powolne pociągi holownicze — nadając mu charakterystyczne piętno wielkiego portu rzeczno-morskiego.

8 Ten śmieszny, widoczny na zdjęciu stateczek z dwoma wagonami na pokładzie — to niewielki prom kolejowy utrzymujący pracowicie łączność pomiędzy systemem kolejowym na stałym lądzie a wyspą „Gryfia", na której koncentruje się przeładunek drobnicy, przede wszystkim bawełny. „Gryfia" ma własną sieć torów oraz swój parowóz przetokowy. Wagony przewozi prom: w jedną stronę dwa puste, w drugą — dwa pełne. I tak przez cały dzień. Zajęcie mało efektowne — wręcz może nudne. Ale mały śmieszny prom jest takim samym niezbędnym kółkiem w wielkiej skomplikowanej machinie portu jak każda inna jednostka, każde inne urządzenie.

9 „Kiliński" jest statkiem trochę zarozumiałym, jako że piastuje godność najszybszej jednostki naszej floty handlowej. Jest szybszy nawet niż „Batory". W lipcu „Kiliński" zawinął po raz pierwszy w swej morskiej karierze do Szczecina. Przywiózł z Gdyni ładunek bardzo cenny i pożądany: nowoczesne, 7-tonowe dźwigi do przeładunków masowych, wyprodukowane przez nas w kraju. W chwili obecnej już trzy z tych dźwigów pracują na świeżo uruchomionym nabrzeżu Parnickim, co jest dalszym ważnym krokiem w dziele aktywizacji Szczecina. Na zdjęciu — stutonowy żuraw pływający — własność Szczecińskiego Urzędu Morskiego, wyładowuje z „Kilińskiego" dostarczone elementy dźwigów.

10 Piękny lodołamacz i statek ratowniczy „Swarożyc" (na zdjęciu) jest dumą wydziału taboru pływającego w Szczecińskim Urzędzie Morskim. Prócz „Swarożyca" — SUM posiada drugi starszy lodołamacz „Posejdon", około 15 holowników, statek pożarniczy, kilkanaście motorówek i barkasów motorowych, szereg kutrów pilotowych, mnóstwo barek, szaland i kryp oraz bodaj 8 dźwigów pływających o nośności od kilkunastu do 100 ton. Jakżeż niedawne są czasy, kiedy tabor pływający SUM był śmiesznie skromny, całkowicie niewspółmierny do zadań jakie się przed nim wyłaniały. W 46 r. port szczeciński posiadał zaledwie jeden słaby holownik i parę zakupionych w Szwecji motorówek. Większość obecnie czynnych jednostek została wydobyta z dna portu i wyremontowana we własnych warsztatach SUM. Choć i obecnie tabor pływający w Szczecinie jest zbyt mały w stosunku do rosnących gwałtownie potrzeb — jego intensywna praca jest jednym z najważniejszych gwarantów coraz to sprawniejszej działalności całego portu.

Zdjęcia: A. Pluciński, K. Komorowski i J. Uklejewski.

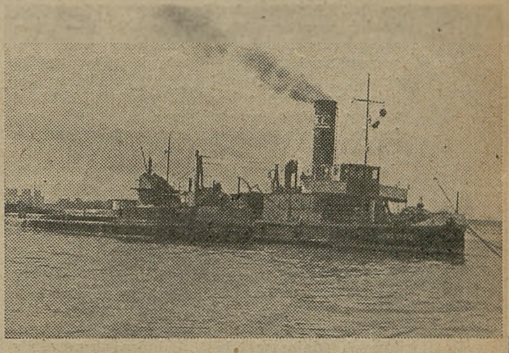
Obroty towarowe polskich portów morskich kształtowały się w ciągu lata następująco: W maju przeładunki wszystkich portów razem wyniosły 1.399.936 ton, w tym w przywozie — 266.904 t, w wywozie — 1.133.032 t. Gdynia/Gdańsk przeładowały w maju 1.047.945 t, Szczecin wraz ze Świnoujściem — 271.428 t, małe porty (Ustka, Darłowo, Kołobrzeg) — 80.563 t.

W czerwcu ogólne obroty wyniosły nieco więcej niż w maju, mianowicie 1.459.184 t (przywóz — 340.743 t, wywóz — 1.118.441 t). Gdynia i Gdańsk osiągnęły razem 1.082.614 t przeładunku, Szczecin/Świnoujście — 280.013 t, małe porty — 96.557 t.

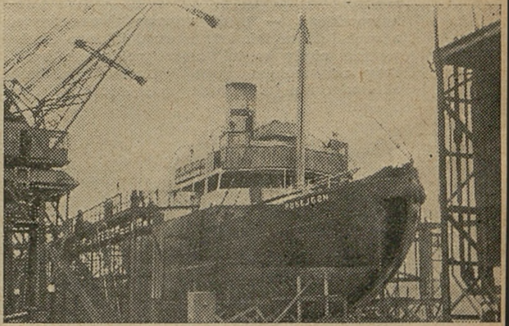
W lipcu porty polskie przeładowały ogółem 1.562.305 t (przywóz — 391.616 t, wywóz — 1.170.689 t). Zespół portowy Gdynia/Gdańsk przeładował 1.130.297 t, Szczecin (ze Świnoujściem — 326.771, małe porty — 105.237.

I wreszcie w sierpniu obroty portów wzrosły do 1.591.559 ton (w tym Gdynia/Gdańsk osiągnęły 1.178.150 t przeładunku, Szczecin — 342.219 t, małe porty — 71.190 t). Ogólny przywóz wyniósł 427.512 t, wywóz — 1.164.047 t.

Na zdjęciu — załadunek węgla w Gdyni, przy pomocy urządzenia taśmowego.



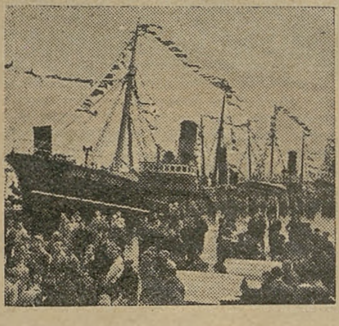
Jednym z kapitalnych problemów w dziele odbudowy i rozbudowy naszych portów jest kwestia należytego pogłębienia zaniedbanych przez wojnę basenów, kanałów portowych i wód przyległych, a następnie — stałego utrzymywania pożądanych głębokości. Prace tego rodzaju prowadzi we wszystkich portach Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych, rozporządzające odpowiednim taborem pogłębiarek i jednostek pomocniczych. Na zdjęciu — pogłębiarka „Nowa Draga" pogłębiająca zamulone wejście do portu w Ustce.



Zbliża się zima i to, jak twierdzą rybacy — sroga zima. Nieprzerwana mrozami działalność naszych portów, szczególnie Szczecina, będzie w wielkiej mierze zależała od prac lodołamaczy. W ubiegłych latach brak jednostek tego typ dawał się nam mocno we znaki, to też tym razem kładzi się szczególny nacisk na przygotowanie zakupionych zagra nicą lodołamaczy do czekającej ich akcji. Jeszcze w sierp niu lodołamacze Szczecińskiego Urzędu Morskiego — nowo czesny „Swarożyc" i starszawy „Posejdon" przybyły n Stocznię Gdańską, by poddać się gruntownemu przeglądow połączonemu z dokowaniem. Na zdjęciu — lodołamacz „Po sejdon" na pontonie Stoczni Gdańskiej.

RYBACTWO

SEZON ŚLEDZIOWY



NA OKŁADCE:

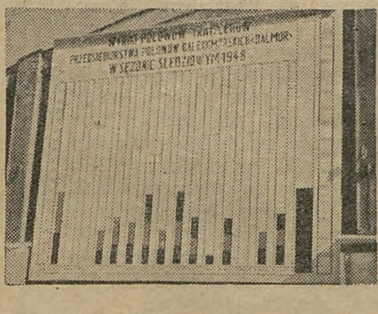
17 lipca odbyła się w Gdyni nieznana dotąd w Polsce uroczystość rozpoczęcia sezonu śledziowego, połączona z podniesieniem bander na traulerach i pożegnaniem pierwszych, odpływających na połowy jednostek.

Sezon śledziowy trwa! Na ogromnej tablicy, wywieszonej w porcie rybackim, rosną zwolna w górę czarno-zielone słupki — oznaczające ilość ryby przywiezionej przez poszczególne traulery. Wzrasta i gruby, czarny słupek ilustrujący całość przeładunków śledzia z własnych połowów. Na wielkiej, białej tablicy zostało przemienione w słupki i cyfry to, co się obok, za krawędzią magazynu, odbywa: ciężka, pośpieszna praca nad wyładowaniem ciężarnych rybą jednostek i sklarowaniem ich do nowego, jak najrychlejszego rejsu po zdobycz. Na wielkiej, białej tablicy zostały zaklęte w słupki i cyfry wysiłki dziesiątków twardych rybaków, ich zmagania się z morzem i przeciwnościami, ich umiejętności i wady, ich triumfy i zawody, zarobki i straty: Trauler „Orion" w trzech, dotąd w sezonie odbytych rejsach, złowił 350 ton śledzi. Wyniki te wysunęły go na jedno z czołowych miejsc w tabeli. Załodze poszczęściło się — praca ich przyniosła obfity plon. Ale trauler „Kastor", po jednym jedynym odbytym rejsie, przywiózł zaledwie 50 ton. „Kastor" jest najmniejszym ze wszystkich statków biorących udział w połowach, ale prócz tego odniesiona awaria unieruchomiła go na długie tygodnie. Statki — jak ludzie — mają więcej lub mniej szczęścia w swym życiu. Można to wywnioskować nawet z suchej, białej tablicy połowów, zawieszonej na ścianie śledziowego magazynu.

Ale cyfry i słupki to tylko symbole i umowne znaki. Za to w Basenie Południowym, mieszczącym gdyńską bazę rybołówstwa dalekomorskiego — tętni najprawdziwsze życie, a ruch jest tu tak intensywny, jakiego chyba jeszcze nigdy w tej części portu nie było. Przy zniszczonym przez Niemców i pięknie odremontowanym w ubiegłych latach nabrzeżu Angielskim — przycumowywują traulery. W tegorocznych połowach śledzia bierze udział osiemnaście statków, tak, że nie ma dnia, by który nie przybył do bazy z ładunkiem, a inny nie wypłynął w nowy rejs. Czasem przybywa w jednym dniu kilka jednostek i wszystkie muszą być równocześnie, jak najszybciej rozładowane, wszystkie jak najrychlej muszą znów ruszyć na Morze Północne. To też dziesiątki ludzi, samochody, wózki elektryczne i motorowe uwijają się po nabrzeżu jak w ukropie. Sezon śledziowy trwa — nie ma ani chwili do stracenia!

Przybył właśnie z połowu trauler „Jupiter". Przyrdzewiałe burty i wyblakły, pokryty solą komin — świadczą o ciężkiej przeprawie z morzem. Zmęczony kadłub przycupnął ciężko przy nabrzeżu, rozkoszując się spokojem i nieruchomością. Kilka dni odpoczynku dla statku i kilka dni odpoczynku dla załogi, która zebrała się właśnie przy burcie czekając — aż celnicy i wopiści zakończą załatwianie formalności i wolno będzie zejść na ląd.

Załoga ma okazję do spokojnego wypalenia papierosa czy fajki, ale brygada przeładunkowa nie ma czasu do stracenia. Właśnie dwa samochody przywiozły całe sterty nowiutkich, płaskich skrzynek na rybę. Ustawiono wielkie wagi dziesiętne i przenośną windę elektryczną. Klaruje się bom ładunkowy i odkrywa luki. Gdy po kilkunastu minutach wracamy do traulera — przeładunek jest już w pełnym toku. Skupisko ludzi, samochodów i wózków napozór tylko jest nieskładne i przypadkowe. Przyjrzawszy się bliżej — dostrzegamy system.



...Na wielkiej, białej tablicy...

Z ładowni wyciąga się rybę w zawieszonych na stropie wiklinowych koszach. Z pomrukiem windy wędruje kosz za koszem w górę i po chwili ląduje zgrabnym łukiem na nabrzeżu. Ludzie, którzy pracują wewnątrz ładowni, ci którzy pilotują załadowane rybą kosze, by nie zawadziły o krawędź ciasnego luku, pokazywacz, gajmani i winczmen — tworzą zgrany, niezawodny zespół. Z nabrzeża kosze śledzi wędrują na wagę. Jeszcze języczek dźwigni nie uspokoił się w swych wahaniach, a już kosze chwytane są przez mocne, żylaste ręce i zawartość ich zostaje przesypana do jasnych, płaskich skrzynek. Pełne skrzynki ustawiane są na ciężarowym Dodge'u. Szybko „siadają" resory załadowywanego auta, szybko zapełnia się platforma mieniącym się, srebrnym śledziem. Gotów — odjazd! Następne auto już czeka.

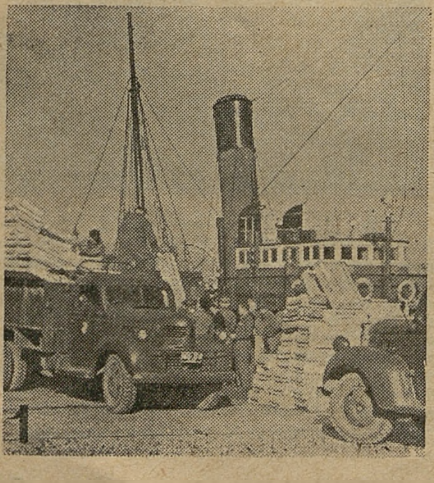
Niezależnie od wyładunku przywiezionej przez trauler ryby trwają równocześnie pośpieszne przygotowania do następnego rejsu. Uzupełnia się zapasy żywności i słodkiej wody, uzupełnia się materiały potrzebne w maszynowni, uzupełnia się i wymienia sieci oraz liny. Ogromny, podarty w czasie ostatniej podróży włók wędruje na ląd do warsztatów sieciarskich przedsiębiorstwa, na jego zaś miejsce zostaje załadowany inny. Nie może zabraknąć sieci w sezonie śledziowym!

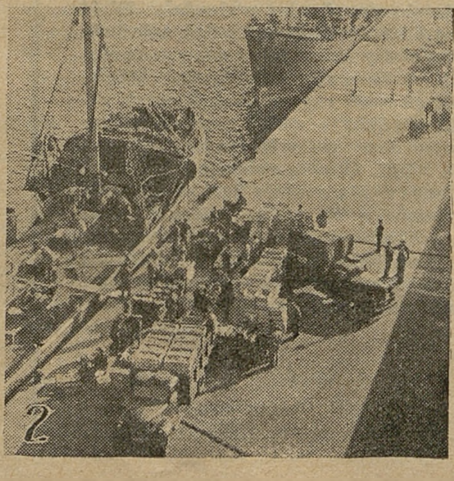
Drobne naprawy w maszynowni i na pokładzie wykonuje specjalna brygada remontowa. Gdzieś na rufie „Jupitera" syczy i strzela snopami iskier przetwornica do spawania elektrycznego. Z maszynowni dobiega stuk młotków. Wszystkie naprawy muszą być gotowe na jutro — jutro statek wychodzi w morze!

Czasem poważniejszego uszkodzenia, szczególnie jeśli dotyczy ono podwodnej części kadłuba, nie można tak szybko naprawić. Sprawa komplikuje się, bo trauler musi iść na dok. A doki, jak na złość, wszystkie zajęte. Uciekają jeden po drugim złotodajne dni sezonu, a statek czeka na dok. Zżyma się szyper, zżyma się załoga, zżyma się dyrekcja przedsiębiorstwa. Statek musi być przecież jak najszybciej naprawiony! Ale nieraz można obyć się i bez doku. Oto właśnie obok „Jupitera" dźwig pływający podniósł w górę uszkodzony dziób „Saturna". Spawacze i blacharze pracują na zawieszonych na linach wąskich, chwiejnych deskach. Praca uciążliwa, niewygodna, ale reperacja zostanie niedługo ukończona. Daj Boże — wzdycha zniecierpliwiona załoga i z zazdrością spogląda na kolegów z „Merkurego", który właśnie w asyście holownika odbija od nabrzeża. Za trzy dni „Merkury" będzie już na rybodajnych terenach Fladen Groundu, a za dwa — trzy tygodnie zawinie znowu do Gdyni z ładowniami pełnymi śledzia. Wzdycha więc z zazdrością załoga „Saturna", kinie i oblicza ile to jeszcze rejsów zdążą zrobić w sezonie, ile przypuszczalnie złowią i ile... zarobią! Sezon śledziowy zaczyna już mijać — nie ma ani chwili czasu do stracenia!

Jotem

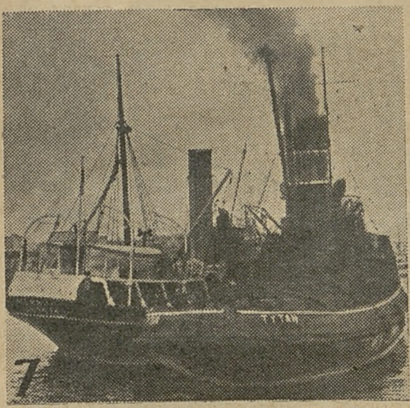
1. ...Właśnie dwa samochody przywiozły całe sterty nowiutkich, płaskich skrzynek...
2. ...Skupisko ludzi, samochodów i wózków...
3. ...Z pomrukiem windy wędruje kosz za koszem w górę...
4. ...i zawartość ich zostaje przesypana do jasnych, płaskich skrzynek...
5. ...Ogromny, podarty w czasie ostatniej podróży włók...
6. ...dźwig pływający podniósł w górę uszkodzony dziób „Saturna"...
7. ...który właśnie w asyście holownika odbija od nabrzeża...


1

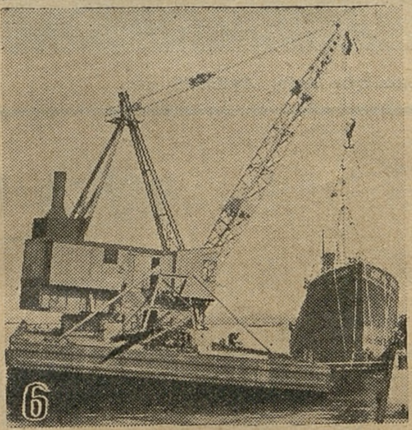

2


3

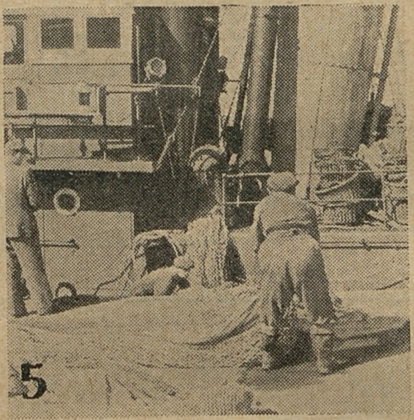
TRWA!



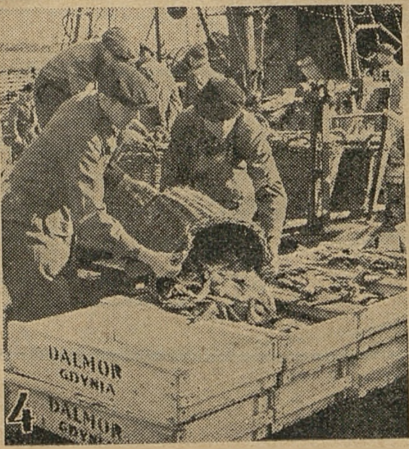
7



6



5



4

„ŚWIEŻO UPIECZONY"
RYBAK DALEKOMORSKI

Kazia O. znam od 1946 roku. Z zainteresowaniem śledzę przebieg jego morskiej kariery i mam nie małą satysfakcję widząc, iż nieźle mu się powodzi. Bo i kto by pomyślał, że ten ogorzały, małomówny dwudziestolatek, w zniszczonym ubraniu i długich gumowych butach — ma już mocno w ręku fach jeden z najtwardszych ale i najlepiej płatnych — fach rybaka dalekomorskiego.

Kazik pochodzi z lubelskiego. Jego ojciec jest maszynistą kolejowym. W domu rodzinnym pozostało młodsze rodzeństwo, ale Kazio zarabia teraz dużo i pomaga ojcu. Właśnie za zarobkiem przyjechał w 1946 roku na Wybrzeże. O pracę było łatwo, jednak Kazik szybko zorientował się, że bez wykształcenia fachowego — a miał ukończoną jedynie szkołę powszechną — lepiej płatnego zajęcia nie zdobędzie. W wyniku — trafił do Szkoły Rybaków Dalekomorskich, która właśnie rozpoczynała pierwszy rok swej pracy. Obecnie Kazio jest już rybakiem „całą gębą". Wygląd ma znacznie bardziej męski niż przed dwoma laty, promieniuje od niego tężyzna fizyczna i pewność siebie. Ciężka, niebezpieczna praca i ciągłe obcowanie z żywiołem wywarły na nim swe piętno nadając jego twarzy i zachowaniu dojrzałość, jaką na lądzie osiąga się dopiero po długich latach.

Gdy trauler Kazika zawinie z rybą do Gdyni — Kazio nie zapomina o PCWM. Przychodzi dowiedzieć się, co słychać nowego i sam wtedy dość chętnie opowiada o sobie.

Spotkałem Kazika przedwczoraj przypadkowo przed gmachem PCWM i zaraz mi przyszło do głowy przeprowadzić z nim wywiad do „Żeglarza". Dzieje chłopca, który na morzu znalazł warsztat pracy, są niewątpliwie interesujące dla naszych młodych Czytelników.

Kazio z rezygnacją poddał się „operacji"; zażądał jedynie, abym mu zadawał pytania:

— Skąd ja mogę wiedzieć co Was tam w „Żeglarzu" interesuje? — uzasadnił swoje życzenie.

— Dobra — powiadam — będę zadawał pytania: kiedyś Ty właściwie, bracie, zaczął pływać?

— W czerwcu 1947 rozpocząłem praktykę na traulerze szkolnym PCWM „Neptun". Pływaliśmy na głębię Bornholmską na połów dorszy. Następnie pływałem w sezonie śledziowym na „Jupiterze". Przed zimowym sezonem białej ryby, po zdaniu egzaminów, awansowałem na młodszego rybaka.

— Jakie wynagrodzenie pobiera praktykant, a jakie młodszy rybak?

— Praktykant otrzymuje 4 000,— zł miesięcznie, 0,20% wartości połowu oraz wyżywienie. Natomiast młodszy rybak 12 000,— zł miesięcznie, 0,55% wartości połowu, no i także wyżywienie. A trzeba dodać, że jedzenie na statku mamy doskonałe.

— Wspomniałeś o białej rybie i o sezonie śledziowym. Może nam coś o tym opowiesz?

— W naszym rybołówstwie odróżniamy dwa zasadnicze okresy połowu ryb: sezon białej ryby — to znaczy połowy ryb dorszowatych — trwa od początku stycznia do końca maja u brzegów Islandii, na Morzu Północnym i na Morzu Barentsa. I drugi sezon — śledziowy — od lipca do końca listopada na Morzu Północnym.

— Z tego wynika, że rybak dalekomorski pracuje nie więcej niż dziesięć miesięcy w roku?

— To wystarczy. Pracujemy przecież w tak ciężkich warunkach!

— Właśnie. Opowiedz o swojej pracy.

— Normalnie rejs na śledzie trwa od 2—3 tygodni. Między rejsami mamy dwie doby wolnego. Po wyjściu z Gdyni płyniemy przez Sund na łowiska Morza Północnego. W czasie drogi załoga pełni wachty przy sterze, pracuje przy szykowaniu sieci, przygotowaniu fishroom'u*) itp. Następnie rozpoczynamy połowy. Wtedy pracujemy od świtu do 11-tej, 12-tej w nocy. Aby napełnić ładownię rybą potrzebujemy w normalnych warunkach od 6—9 dni połowu. Część ładunku solimy w beczkach, zaś większość składujemy przekładając lodem i w stanie świeżym przywozimy do Gdyni.

— W czym tkwi głównie umiejętność poławiania ryb?

— Dobry szyper — rybak musi posiadać płynącą z długoletniej praktyki umiejętność wyszukiwania ławic ryb i „strojenia sieci".

— A cóż to jest „strojenie sieci"?

— „Strojenie" jest to takie uzbrojenie sieci z pomocą pływaków, ciężarków i „latawców" (deski otwierające wejście sieci), aby sieć ciągniona przez trauler po dnie nie plątała się i była jak najgościnniej otwarta dla ryb.

— Wspomniałeś o ciężkich warunkach pracy rybaka.

— Pracujemy na pokładzie bez względu na pogodę przeciętnie po 20 godzin na dobę, a w wypadku natrafienia na ławicę — bez przerwy. Oczywiście święta i niedziele na morzu nie istnieją. Najgorsze jest to, że pracujemy w pogody sztormowe, w zimie przy niskiej temperaturze, chronieni tylko ubraniami nieprzemakalnymi, naogół bez rękawic.

— No, a co znajdujesz przyjemnego w swoim zawodzie?

— Ryzyko, hazard w połowach i koleżeństwo całej załogi. Poza tym na traulerze najprzyjemniejsze chwile, to dobre posiłki, a na lądzie — rozliczenie za odbyty rejs.

— W jakich granicach wahają się zarobki rybaków dalekomorskich?

— Od pensji gwarantowanej, o której wspomniałem — 12 tys. zł dla młodszego rybaka do 70 tys. za jeden rejs w sezonie śledziowym. Czasem bywa jednak, że już w pierwszym rejsie sezonu wypadnie awaria, wtedy czekając na usunięcie jej rybak otrzymuje tylko pensję gwarantowaną. Ale może zdarzyć się, że rybak traci wszystko łącznie z życiem. (dokończenie na str. 18)

*) fishroom — ładownia na złowioną rybę.

Budujemy model traulera „SYRIUSZ"

A zatem już po wakacjach i znowu zaczynamy majstrować. Co prawda kiedyś — bodajże latem 1946 — podawaliśmy w „Żeglarzu" sposób wykonania traulera rybackiego, ale była to prosta zupełnie zabawka. Natomiast model, którego rysunki obok prezentujemy — to wierna i dość dokładna kopia autentycznej jednostki pływającej pod polską banderą.

Rysunki wykonane są w skali 1:200. Jeśli więc chcecie zachować proporcje pomiędzy poprzednio budowanymi w tej skali statkami („Gen. Walter", „Karpaty") a traulerem — musicie ten ostatni wykonać dokładnie wg wzoru — nic go nie powiększając ani nie zmniejszając.

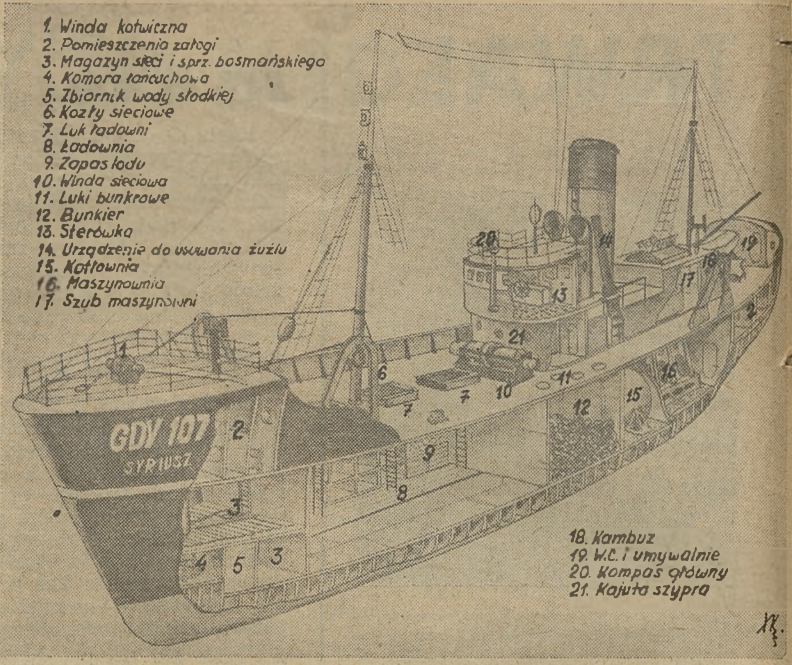
Szczegółowego opisu budowy nie podajemy, gdyż metoda wykonania modelu nie odbiega od sposobów używanych przez Was dotąd. Np. nadburcia należy skonstruować sposobem opisanym przy „Gen. Walterze", reling na baku i mostku — ze szpilek, tak jak w „Karpatach" itd. Jest jedna tylko rzecz nowa: otóż — jeśli chcecie budować model z częścią podwodną (bo można przecież i bez niej) — to opłaci się przy wykonywaniu kadłuba zastosować system podobny do tego, który opisaliśmy Wam przy „Zewie Morza", a polegający na sklejaniu kadłuba z pojedyńczych, oprofilowanych deseczek. Cała różnica w tym, iż przy traulerze lepiej jest operować przekrojami poziomymi a nie pionowymi jak przy „Zewie". W tym celu, w zależności od grubości posiadanych deseczek, rysujemy na podanym w „Żeglarzu" zespole profili kadłuba odpowiednią ilość poziomych linii. Powstałe w ten sposób pasy numerujemy kolejno cyframi rzymskimi. Identycznie numerujemy również deseczki i zaznaczamy na nich osie symetrii. Z kolei na wszystkich osiach symetrii nanosimy punkty przecięcia się osi z profilami poprzecznymi i numerujemy je tak, jak na rysunku — kolejno od dziobu cyframi arabskimi (punkty 1—7 widoczne pomiędzy rzutem pionowym a poziomym traulera). Dalej postępujemy następująco: bierzemy deseczkę I i na prostopadłej do osi symetrii w punkcie 1 zaznaczamy po obu stronach odległość równą odległości pomiędzy osią zespołu profili kadłuba a przecięciem się profilu 1 z krawędzią pasa I. Znalazłszy, najlepiej cyrklem, odległości właściwe dla punktu i profilu 1, robimy to samo w punkcie 2 (profil 2), potem 3 itd., aż na deseczce I otrzymamy z każdej strony osi po siedem punktów, które po połączeniu dadzą obrys kadłuba. Z kolei powtarzamy całą procedurę z następnymi deseczkami, biorąc naturalnie np. dla deseczki III odległości właściwe dla pasa III.

Mając zarysy kadłuba na wszystkich deseczkach — wycinamy je, a następnie naklejamy kolejno jeden na drugi bacząc na to, by zachować wspólną oś symetrii. Przy obróbce sklejonego już kadłuba korzystamy z szablonów wykonanych wg profili (patrz opis budowy modelu „Zewu Morza").

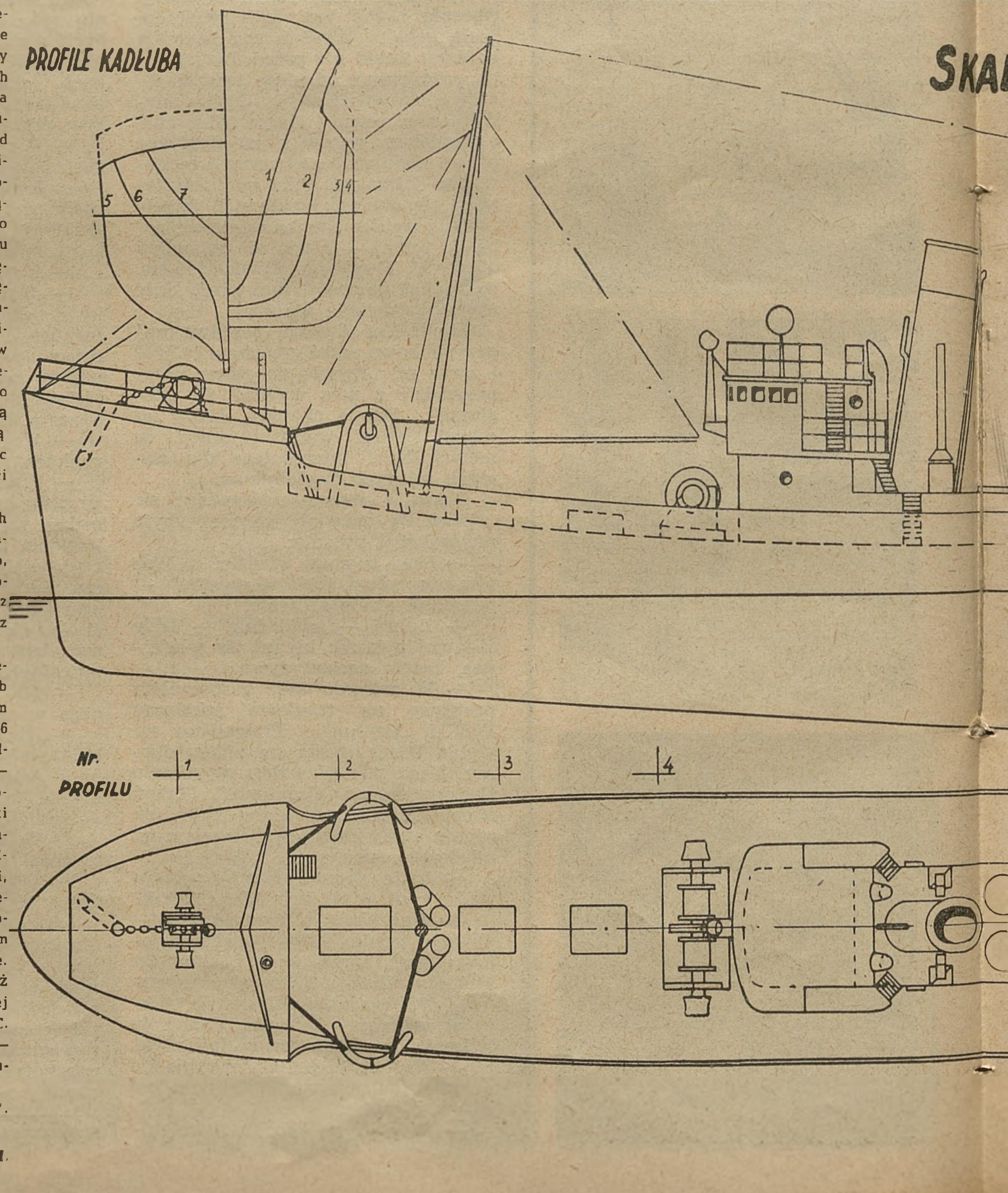
Gotowy, wypolerowany szklistym papierem model malujemy następująco: kadłub czarny z białym paskiem i białym napisem na dziobie „Gdy-107 Syriusz", (lub „Gdy-106 Orion", gdyż są identyczne). Część podwodna kadłuba czerwona. Wszystkie pokłady — naturalny kolor drzewa, można zaznaczyć ołówkiem deski. Jedynie wierzch nadbudówki głównej — od komina do bezanmasztu — malujemy na czarno. Wewnętrzna strona nadburcia — czarna; bezanmaszt, nawiewniki, kominki od piecyków i kuchni, pałąki sieciowe ze wspornikami, windy — czarne. Komin — brunatno-czerwony z czarnym pasem u szczytu. Ściany nadbudówek brązowe. Okienka sterówki w białym pasie. Również na biało malujemy tylną ścianę brązowej budki na rufie, mieszczącej łazienkę i W. C. Szalupa ratunkowa — szara. Maszt przedni — brązowy z białą częścią górną. Wierzchy luków ładowni — szare, boki — czarne.

Następny model w najbliższym „Żeglarzu". Jaki? — Zobaczycie. — Coś dużego.

S. W. — J. M.



Przekrój traulera rybackiego „Syriusz"

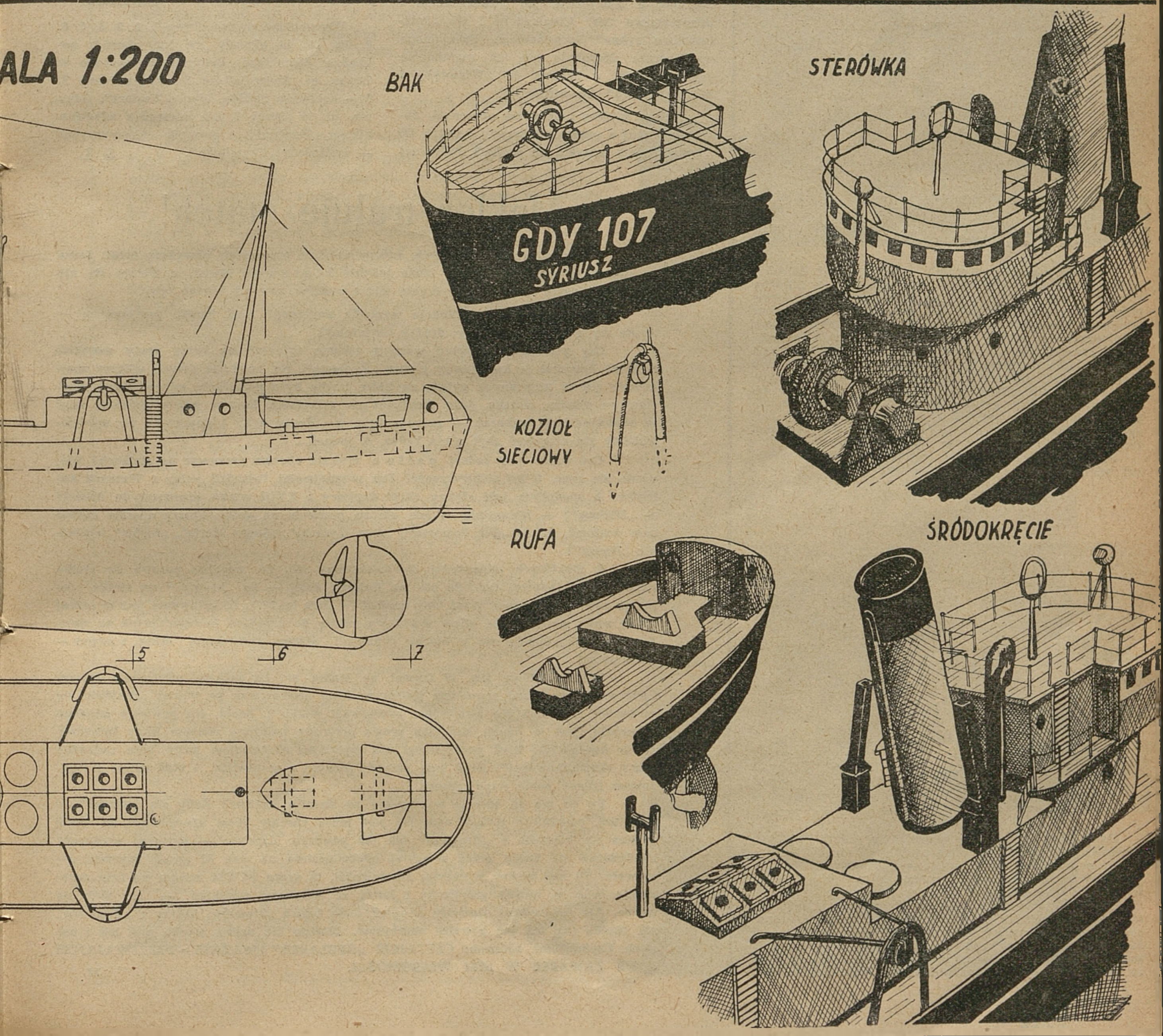


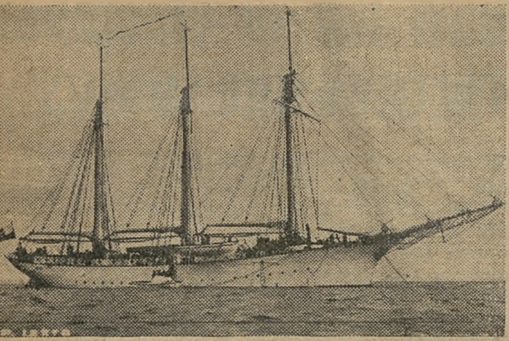
PCWM WSPÓŁPRACUJE Z INSTYTUTEM FILMOWYM



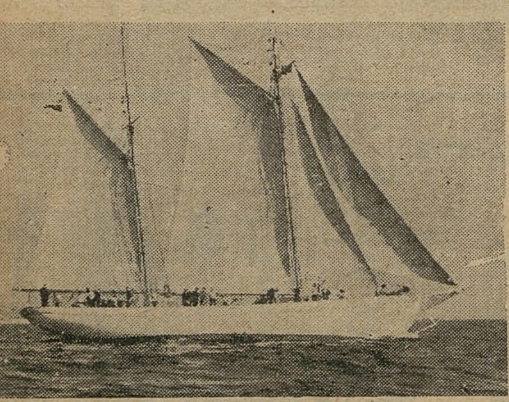
Na przyboju (z filmu „Wiosłowanie". Operator Jerzy Gaus)

W ciągu lata Oddział Morski Instytutu Filmowego z Łodzi, zaprosiwszy do współpracy PCWM, przystąpił do realizowania szeregu filmów krótkometrażowych, mających stanowić pomoce naukowe o tematyce morskiej. Jako pierwszy nakręcono w ośrodku PCWM w Łebie film pt. **„Wiosłowanie"**. Film ten ma za zadanie ilustrować teoretyczne wykłady i pogadanki o wiosłowaniu na szalupie i manewrowaniu nią. Manewrowanie jachtem i szalupą żaglową jest tematem następnego filmu pt. **„Żeglowanie"** — nakręconego w Gdyni przy współudziale jednostek, załóg i konsultantów z PCWM. W opracowaniu znajduje się trzeci z kolei film — o rybołówstwie dalekomorskim. Zarówno ten ostatni, obydwa poprzednie jak i wszystkie dalsze, które mają być wkrótce realizowane stanowić będą cenną pomoc naukową dla szkolnictwa morskiego. Niewątpliwie także organizacje młodzieżowe, L.M., czy kluby żeglarskie zainteresują się tego rodzaju filmami i zaopatrzą w nie swoje filmoteki.



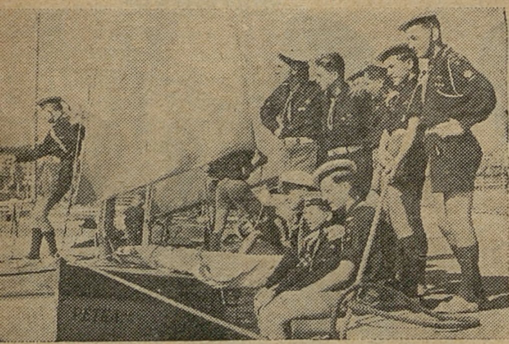


Pierwszego lipca powrócił z Anglii do Gdyni szkolny żaglowiec Marynarki Wojennej — O.R.P. „Iskra". Wybuch wojny w 1939 roku zastał „Iskrę" na Morzu Śródziemnym. Załoga oraz znajdujący się na jej pokładzie podchorążowie Mar. Woj. udali się via Francja do Anglii, szkuner zaś pozostawiono w Gibraltarze, gdzie przebywał on do końca wojny służąc jako koszary pływające dla załóg brytyjskich ścigaczy. W 1947 r. przeholowano „Iskrę" do Wielkiej Brytanii i poddano gruntownemu remontowi. Z Kraju przybyła załoga i 23 czerwca br. „Iskra" wypłynęła w swój rejs powrotny do Polski. Na zdjęciu — „Iskra" na kotwicy na gdyńskiej redzie.



W drugiej połowie sierpnia jacht „Generał Zaruski" oddany przez Ligę Morską do dyspozycji P. O. „Służba Polsce" — odbył kilkunastodniowy rejs po Bałtyku, zawijając z wizytą kurtuazyjną do Leningradu. Załoga jachtu złożona z junaków „S.P." była przez leningradczyków podejmowana z wielką serdecznością i troskliwością. „Gen. Zaruski" jest pierwszą polską jednostką sportową jaka zawinęła do portu w Leningradzie. (W roku 1946 „Gen. Zaruski" odwiedził Libawę). W wyniku tej sympatycznej wizyty należy spodziewać się zarówno rewizyty leningradzkich jachtsmenów, jak i dalszego zacieśnienia się więzów przyjaźni pomiędzy żeglarzami polskimi i radzieckimi. Na zdjęciu — „Gen. Zaruski" pod żaglami wychodzi z Gdyni w rejs do Leningradu.

P.S. Obszerny reportaż z powyższej podróży zawierać będzie następny numer „Żeglarza".



Dziewiętnastu harcerzy czeskich z piątej drużyny żeglarskiej w Pradze przywędrowało Wisłą na ożaglowanej szalupie czternastowiosłowej „Petka" z Krakowa do Gdańska, a następnie morzem do Gdyni. „Petka" została przycumowana w Basenie Jachtowym, a Czesi wzięli udział w kursie żeglarskim zorganizowanym dla nich przez Jachtklub Polski. W wynrku kursu osiemnastu czeskich skautów otrzymało dyplomy na stopień żeglarza morskiego, zaś Polsce przybyło osiemnastu szczerych przyjaciół. Na zdjęciu — harcerze czescy wraz ze swoją „Petką", podczas pobytu w Gdyni.

Książki o rybołówstwie morskim

W numerze „Żeglarza", w którym tyle mówi się o rybołówstwie, warto też zająć się najważniejszymi wydawnictwami z tej dziedziny — stanowiącymi najlepsze źródło pogłębienia wiadomości i zaspokojenia zainteresowań. W powojennym dorobku wydawniczym mamy już kilkanaście pozycji z zakresu rybołówstwa morskiego.

Jako najwszechstronniejszą i najpopularniejszą książkę stawiamy na pierwszym miejscu (1) **„Morski Przewodnik Rybacki"**, wydany w r. 1947. Poruszone są w niej w sposób jasny i dostępny wszelkie problemy z interesującej nas dziedziny. Podobny charakter ma (2) **„Kalendarz Rybacki na rok 1948"**. Systematycznym obrazem całokształtu zagadnień z dziedziny rybactwa morskiego jest książka Kulikowskiego (3) **„Rybołówstwo morskie"**, stanowiąca streszczenie wykładów, wygłoszonych przez autora w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie.

Zagadnienia przyrodnicze z dziedziny rybactwa omawiają dwie książki: (4) **„Ryby morskie"** Siedleckiego i (5) **„Biologia ryb Bałtyku"** Demela.

Mamy w naszym dorobku wydawniczym już dwie książki z dziedziny przetwórstwa rybnego, a mianowicie: (6) **„Konserwacja i przetwórstwo ryb"** Cięglewicza i (7) **„Przetwórstwo rybne"** Lechońskiego. Specjalnego opracowania doczekało się też zagadnienie wielorybnictwa w książce (8) **„Wieloryby i wielorybnictwo"** Teresińskiego.

Osobne miejsce należy się obszernej, dobrze wydanej a przez to i drogiej książce (9) **„Rybołówstwo morskie na wodach Północnej Europy"** Kosmaczewskiego. Zawiera ona poza wszechstronnymi ogólnymi informacjami szczegółowe opisy narzędzi rybackich i techniki połowów i może służyć kandydatom do zawodu rybaka jako pomoc w przygotowaniu fachowym.

Odzwierciedleniem bieżących zagadnień rybackich w Polsce oraz planowania na przyszłość jest wydawnictwo (10) **„Narada rybacka w Szczecinie w r. 1946"** zawierające teksty interesujących referatów oraz przebieg dyskusji. Niedługo ukaże się z druku podobne opracowanie (11) **„Narady rybackiej w Kołobrzegu w r. 1948"**.

Poza wydawnictwami fachowymi lub popularyzatorskimi wspomnieć też trzeba o wznowieniu dwóch powieści z życia rybaków. Są to (12) **„Akwamaryna"** Rydzewskiej o Kaszubach i (13) **„Kapitanowie zuchy"** Kiplinga z życia rybaków nowofunlandzkich, łowiących dorsze na Atlantyku Północnym.

Kto by chciał orientować się bieżąco w życiu rybackim może prenumerować ukazujący się co tydzień na powielaczu (14) **„Morski Biuletyn Rybacki"**, który wg uchwały „Narady Kołobrzeskiej" ma się wkrótce znacznie rozszerzyć i przekształcić w czasopismo.

Wspomniane wydawnictwa 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 14 ukazały się lub ukazują nakładem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, ul. Świętojańska 7; wydawnictwa 7, 9 — nakładem Spółdz. Wyd. „Żeglarz", Gdynia, ul. 10 Lutego 7 (nie mieszać z miesięcznikiem „Żeglarz"), a powieść „Akwamaryna" — nakładem „Czytelnika". S. L.

Makler trałuje statek!

Widzę zdziwioną minę tych, którzy uważnie przeczytali powyższy tytuł. Jasne — zwyczajny nonsens: makler może jedynie klarować statek, a trałuje się nie statki lecz morze — w celu wykrycia min i wraków, czy też łowiąc ryby.

Pytacie — po co Redakcja wymyśla nonsensy? Ależ bardzo przepraszam — to nie my a Wy! Tak — Wy, drodzy Czytelnicy!

Czy pamiętacie z przed wakacji arkusze zgłoszeń na kursy pracy morskiej PCWM? Zawierał je kwietniowy numer „Żeglarza". Na odwrocie owych arkuszy znajdowało się 35 niewinnych pytań, na które trzeba było poprawnie odpowiedzieć. Podstawowa wiedza morska, jaką kandydat na uczestnika kursów pracy morskiej miał w odpowiedziach wykazać — zawarta była w „Żeglarzach" i doprawdy nie spodziewaliśmy się otrzymać zbyt wielu bzdur. A jednak...

Czy wiecie jaki rodzaj paliwa zyskuje obecnie przewagę na statkach? Nie, wcale nie ropa, tylko elektryczność! Tak przynajmniej twierdził jeden z Waszych kolegów. A zgadnijcie jaki słynny okręt żaglowy z XVIII wieku przetrwał do dzisiaj? — „Victory"? — Naturalnie — tak, ale co powiecie na gości, którzy uparcie chcieli nam wmówić, że to „Dar Pomorza", „Gen. Zaruski", „Santa Maria", „Lwów" względnie „Nyssa"?

Z niektórych odpowiedzi dowiedzieliśmy się, że maszyna parowa na statku różni się od lądowej tym, że nie ma tłoków; dalej — że „krawiec" na statku „reperuje sorty mundurowe" (ktoś inny napisał — „łata burty"); że holowanie jest to rodzaj ruchu wody morskiej; że oficer wachtowy należy do urządzeń nawigacyjnych na mostku; że statki buduje się z blachy cynkowej, drzewa cedrowego, szkła, a nawet — eukaliptusu!

Dowiedzieliśmy się, iż trymer na statku ma za zadanie pilnowanie towaru i chronienie go przed zepsuciem (jeden mądrala utrzymywał, że trymer „znajduje się w środku ciężkości dla utrzymania równowagi statku"). Locja, wg pewnego młodego człowieka, jest to nauka badająca prawa przyrody rządzące morzem (inny twierdził, że to nawigacja). Ktoś poczęstował nas zwięzłym określeniem portu jako „ośrodka pracy skomplikowanej". Ktoś inny przybój pomylił z przebojem, a ktoś nawet z Przybosiem (znany poeta współczesny).

Po co my te herezje wyciągamy na światło dzienne? Żeby się pośmiać? — I to też, zasadniczy jednak nasz cel jest inny: chcemy Wam uświadomić, że wielu z Was nie korzysta z „Żeglarza" tak jak powinno. Zapewne — ogromna większość kandydatów na kursy pracy morskiej odpowiedziała na owe 35 pytań zupełnie poprawnie. To nas bardzo ucieszyło, bo dowodzi, iż praca PCWM mająca na celu zapoznanie Was w sposób przyjemny i łatwy ze sprawami morskimi — nie idzie na marne. Ale odpowiedzi ujawniły również dużo takich chłopców, którzy z „Żeglarza" nie chcieli czy też nie potrafili skorzystać. Dlatego też usilna prośba pod ich i nowych Czytelników adresem: CZYTAJCIE „ŻEGLARZA" UWAŻNIE — PRZYSWAJAJCIE SOBIE ZAWARTE W NIM WIADOMOŚCI. M.





Ośrodek PCWM Gdynia

...30 ton węgla chwyconych łapami wywrotki automatycznej wali się w dół z ogłuszającym hałasem. Cierpliwie i nieprzerwanie pracują taśmy transporterów ciągnących bryły węgla do ładowni statków...

Flegmatyczny, klekocący szum pracujących wind okrętowych napełnia uszy...

Woda basenu pełna plam oliwnych błyszczy wszystkimi barwami tęczy...

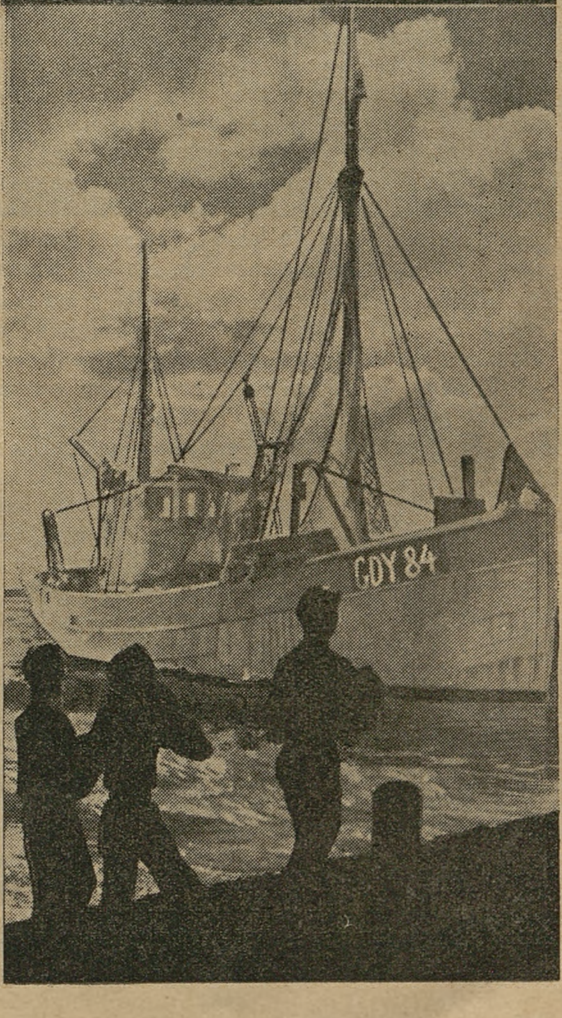
Port w Gdyni... Miliony ton towarów przeładowanych w roku 1948... Idzie w górę z luków statków bawełna, miedź, soda amoniakalna, maszyny, samochody... I w dół do ładowni: węgiel, ruda, jagody, żywność, tekstylia... Przeładunek. Corocznie nad lukami statków spotykają się w braterskiej pracy ramiona robotników portowych i młode, czasem wątłe ręce „chłopców z PCWM", którzy w Szczecinie, Dziwnowie, Darłowie, Łebie i Gdyni przez trud przeładunku, pracy na stoczniach, połowów na kutrze, wiosłowania i żeglowania — sprawdzają i wypróbowują swoją miłość do morza.

Wchodzimy do portu od strony głównego wejścia przy ul. Polskiej. Na s/s „Lublin" zamknięto właśnie luki. Pięciu chłopców z PCWM otarło pot z czoła. Mycie się... 8 godzin ciężkiej pracy przeładunkowej skończone. To była dobra robota. Pięciu chłopców otrzymało pochwałę od kapitana statku i I oficera. Wśród nagrodzonych jest szczupły blondynek, syn małorolnego chłopa spod Rzeszowa.

W ośrodku gdyńskim ruch trwa do późnej nocy. Większość chłopców śpi. Reszta przygotowuje się do rejsu na kutrach rybackich. O godzinie 23 okrętują się po kilku na pokłady WSG-30, SPI-38, NPO-12 i wielu innych kutrów mniejszych lub większych.

Szyprowie chętnie biorą na pokład owych dziwnych „chłopców z PCWM", pracowitych, że aż dziw, karnych, grzecznych i zajadłych w robocie na morzu. A robota na morzu — wiadomo, ciężka. Przed rejsem na kutrze chłopcy z ośrodka gdyńskiego mają już za sobą ponad 10 dni pracy na szalupach, na stoczniach okrętowych i rybackich, przy rybołówstwie łódkowym, w fabryce konserw i wędzarni, przy przeładunku i zwiedzaniu portu. Praca ta siedzi już mocno w młodych, nie zawsze przyzwyczajonych do wysiłku mięśniach. A na kutrze trzeba przezwyciężyć uciekający do gardła żołądek w czasie „kiwania", ciągnąć trały, ładować ryby do skrzynek i zachować się „bystro i energicznie" — jak mówi szyper, by zasłużyć na jego dobrą opinię. A opinia starego Kaszuby, który od dziada i pradziada siedzi nad morzem jest zawsze ważna i sprawiedliwa. Kiedy wiatr jest wg Beauforta „7", a stary szyper wypisze, że „chłopok je chętny do roboty, nie choruje i na morze je dobry" — to znaczy, że chłopiec z Warszawy, Wrocławia czy Rzeszowa będzie dobrym marynarzem, mimo że po raz pierwszy ujrzał morze na kursach PCWM.

R. K.



ZE WSPOMNIEŃ
uczestnika kursu pracy morskiej

...Pewnego dnia czeka nas najmilsza niespodzianka. 3-dniowy rejs na kutrze rybackim. Szczęśliwcy wyczytani przez służbowego nie posiadają się z radości. Pakujemy prędko manatki, bierzemy prowiant i biegiem do portu. Odprowadzają nas zazdrosne spojrzenia kolegów.

Ląd już zniknął za horyzontem, lekka fala kołysze łagodnie kuter. Mam służbę przy sterze. Płyniemy kursem 295°. Z początku trudno mi się utrzymać na kursie, jakoś ciągle kompas ucieka, ale po pewnym czasie nabieram wprawy; płyniemy jak po sznurku. Wieczorem rzucamy pierwszy trał, ale coś niepokoi rybaków.

Siła wiatru wzrasta z chwili na chwilę. Stojąc przy wantach słyszy się przeciągłe wycie i gwizdanie. Fala rośnie.

Pierwszy trał przyniósł kilka skrzynek szprotów i śledzi, następne przynoszą już same dorsze. Musimy je patroszyć. Z początku idzie niezgrabnie. Często zamiast dorsza — nóż przecina palec. Trzeci trał wybieramy już podczas sztormu. Stoimy przy windzie. Raz po raz fala zalewa pokład. Strasznie kołysze. Kurczowo trzymam się windy i klaruję nawijającą się st[illegible]kę. Wtem nagły przechył — coś mi podcięło nogi i [illegible]kując lecę po śliskim pokładzie. Zatrzymałem się o nadburcie właśnie w chwili, gdy przelewała się fala. Jestem już cały mokry, ale chwytając się czego można balansuję na stanowisko i dalej do roboty. Nieraz jeszcze zawierałem bliższą styczność z pokładem, sterówką i wszelkimi przedmiotami na pokładzie.

Jest godzina 2-ga w nocy. Oczy pieką w ciemności, ręce opadają ze zmęczenia, ale trzeba ratować połów przed zmyciem go do morza przez fale. O godz. 3.30 wszystko gotowe. Ryby w luku, sieci schowane, wszystko zabezpieczone. Idziemy do kubryku. Pierwsza myśl — to zrzucić mokre łachy, potem coś zjeść i spać, spać, spać. Kładę się na ławkę i z chlebem przy ustach zasypiam. Nagle czuję, że spadłem z ławki i kulam się po podłodze od ściany do ściany, razem z butelkami i puszkami, które pospadały z półek. To nagły przechył.

Rano znów do roboty; sztorm trwa nadal. Trzymając się kurczowo nogami czegokolwiek, patroszymy złowione ryby. Znowu jesteśmy mokrzy do ostatniej nitki. Pomimo to zarzucamy trał. Wiatr powoli uspokoił się, ale fala jeszcze duża.

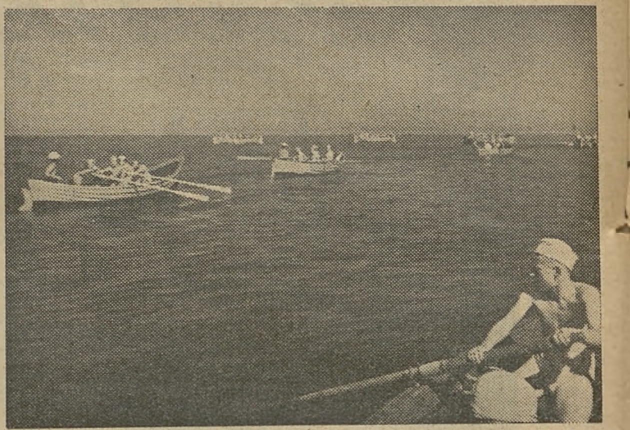
Po południu i morze uspakaja się. Znów wybieramy trał, lecz dlaczego tak lekko idzie? Naraz szyper wychyla się za burtę i zaczyna klnąć. Sieć rozdarta! Nie zostało nic innego do roboty jak wracać, ponieważ nie da się jej naprawić na pokładzie. Mimo, że połów jest dość obfity, rybacy klną siarczyście. Mogliby jeszcze całą dobę łowić — a tu taki pech! Tak, życie na morzu nie jest łatwe i nieraz sprawia niespodzianki.

Pod wieczór na horyzoncie pojawił się ląd. Widać coraz wyraźniej ogromne silosy w Darłowie. Ale nie czas na podziwianie widoków — pracy jeszcze dużo. Po dwóch godzinach wszystko gotowe. Wpływamy właśnie do portu. Ciężko nam było na morzu — ale dobrze. Dobijamy do brzegu i wychodzimy na ląd. Jakoś dziwnie chwieje się ziemia pod nogami. Każdy ogląda się jeszcze raz na morze, na kuter i myśli: jeszcze tam wrócimy!...

Zbigniew Nestrypke

Specjalny kurs pracy morskiej w Darłowie

OŚRODEK ŁEBA



Flotylla ośrodka w Łebie liczy ponad dwadzieścia jednostek, toteż gdy wypłynie ona w całości na morze — wygląda imponująco. Tylko wioślarze poszczególnych szalup nie bardzo mają ochotę się jej widokiem zachwycać — bo ich bolą ręce.

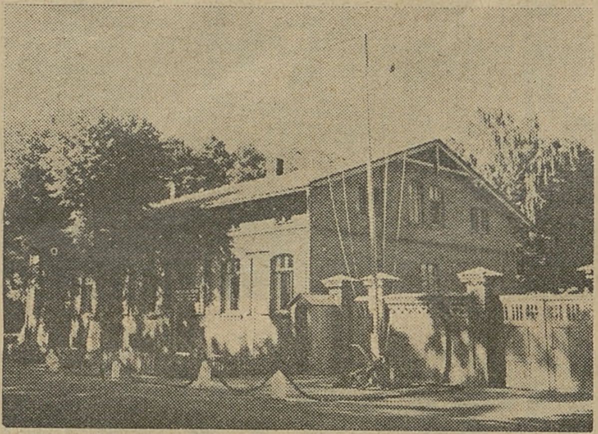


Przy wyciąganiu zastawionych z wieczora haków — podnieca niepewność połowu: jest ryba czy nie? Tym razem — jest! Instruktor od zajęć rybackich jest bardzo zadowolony — nie grozi mu kompromitacja.



Chcąc łowić na haki trzeba mieć przynętę. Przybrzeżne połowy maleńkich rybek — tobisów, dostarczają dodatkowych emocji, naturalnie nietyle prawdziwym rybakom, co nieotrzaskanym z rybołówstwem kursantom.

OŚRODEK DARŁOWO



W bieżącym roku do zespołu ośrodków PCWM przybyło Darłowo. W małym, sympatycznym porcie darłowskim zaroiło się latem od pecewuemiaków. Na zdjęciu — główny budynek Ośrodka.

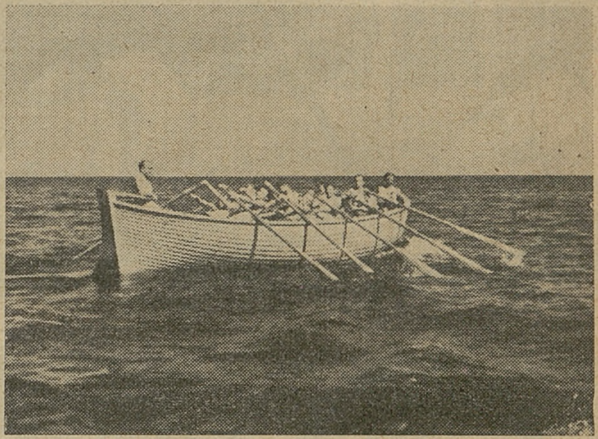


Nauka wiązania węzłów marynarskich nie należy do najłatwiejszych. Przy dobrych jednak chęciach można opanować umiejętność posługiwania się choćby najważniejszymi. Przydadzą się z pewnością.

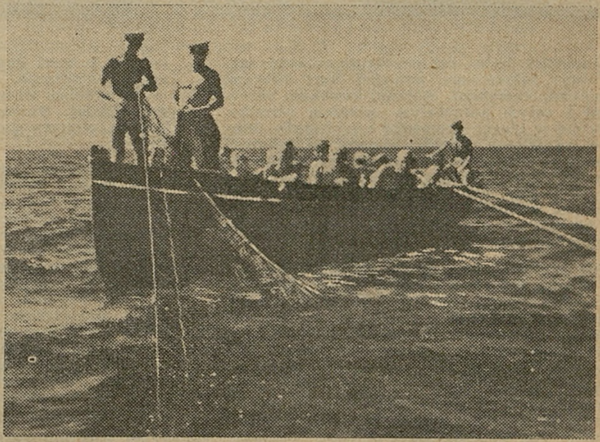


Sprzęt szkolny nie jest, niestety, wiecznotrwały. Czasem trzeba go samemu oczyścić i przeprowadzić drobne reperacje. Tym więcej się później ceni i lubi np. własnoręcznie oskrobaną z wodorostów szalupę.

OŚRODEK DZIWNÓW



Wiosłowanie na pełnym morzu, choć je w tym wypadku sternik „pędzlowaniem" nazywa — jest daleko bardziej przyjemne niż każdy inny rodzaj zajęcia na kursie. Jak tu je porównać choćby z pracą w wędzarni?

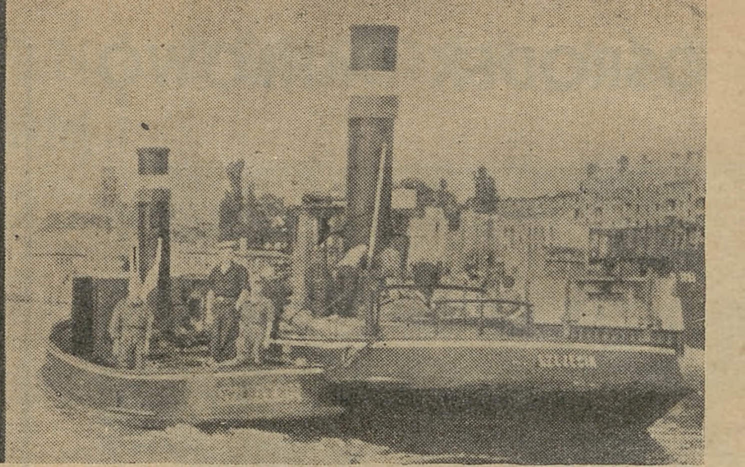


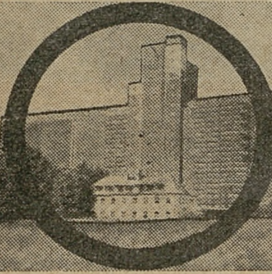
Jak nie ma wystarczającej ilości łodzi rybackich — można łowić ryby i szalupą. Nie czynią tego zazwyczaj rybacy, ale na kursie trzeba czasem i improwizować — byleby wszyscy chłopcy choć raz mogli brać udział w prawdziwym połowie.



Zawsze był w Dziwnowie kłopot z zimowaniem licznego tam sprzętu. Obecnie jest już po kłopocie. Kursanci w ramach godzin pracy dla Ośrodka, wznieśli wspaniałą szopę, gdzie zmieszczą się wszystkie szalupy i łodzie. Na zdjęciu spławianie wodą wiązań dachowych owej szopy - hangaru.







Ośrodek SZCZECIN

Wszystko było już gotowe do odjazdu: szalupy, załadowane powyżej burt łóżkami polowymi, krzesłami, stołami, ławkami, skrzyniami i całym pozostałym sprzętem ośrodka, zbiły się w ciasną gromadkę i dryfowały zbiorowo na środek kanału; mający je holować poczciwy, pękaty barkas motorowy kiwał się przy przystani, pykając monotonnie basem — buk, buk, buk, buk... Nie pozostawało nic innego jak mocować hole i płynąć z wszystkimi klamotami do Dziwnowa. Akcja letnia skończyła się.

Na przystani dwa osamotnione słupki sterczą trochę bezradnie w górę — już niepotrzebne. Jeszcze do wczoraj dźwigały wielką, czerwono-białą tablicę: „PCWM — Ośrodek w Szczecinie". Teraz tablica spoczywa już na dnie szalupy, a słupki zostały. O jeden z nich oparł się strażnik portowy mający dyżur na wyspie. Jedyna żegnająca nas osoba „oficjalna". Przed chwilą powiedział, że — szkoda. Szkoda, iż wyjeżdżamy. Będzie znowu pusto i nudno na wyspie „Ewie".

— No tak — rzeczywiście, znów będzie tak pusto i nudno jak przed dwoma miesiącami. To już przecież dwa miesiące jakeśmy tu przybyli. Sprzęt, załadowany obecnie na szalupy, przywieźliśmy kutrem rybackim PCWM. Był wieczór, kiedyśmy przybili do małej, drewnianej przystani na „Ewie". Wyładowaliśmy pośpiesznie graty i spaliśmy byle jak w jednej z pustych sal objętego w posiadanie budynku. Gdy rano kuter odpłynął — czuliśmy się trochę jak Robinsonowie. Jedyny człowiek na wyspie — strażnik portowy — oswajał się z nami dopiero, obserwując z daleka nasze poczynania. Jedyne połączenie z lądem — to szalupa wiosłowa, motorówkę dostaliśmy później. Długa, uciążliwa, okrężna droga lądowa poprzez groblę, nie wchodziła w rachubę.

Ale miejsce było wspaniałe! Samo centrum portu. Wszystko co tylko ciekawego działo się w porcie szczecińskim widoczne było z okien ośrodka. Sam budynek pięknie wyremontowany, dwupiętrowy — nikł i malał wobec silosa zbożowego przygniatającego go swoim ogromem. Bezsprzecznie, silos był władcą wyspy i przy jego osiemnastu piętrach nasz ośrodek wyglądał na chałupkę Baby Jagi. Niemniej pomieściliśmy się w nim swobodnie. Miejsca dla sześćdziesięciu drabów aż nadto. Urządziliśmy sypialnie, jadalnię, izbę chorych, kancelarię, magazyny. W pobliskim baraku — kuchnię. Nim ustawiliśmy kotły gotowaliśmy sobie na ognisku. Było ciepło, miło i mocno pracowicie.

W trzy dni po naszym zjawieniu się na „Ewie" przyjechali chłopcy. Przywieźliśmy ich szalupą z przeciwległego brzegu. Zapełnili gwarem i śmiechem cały budynek i wyspę. Umundurowani w drelichy i furażerki powędrowali następnego dnia do pracy. Zaczęły się kursy pracy morskiej w Szczecinie. Turnus przybywał za turnusem, chodził do przeładunku węgla lub drobnicy, pracował na stoczni, pływał na holownikach, uczył się wiosłować, zwiedzał port i statki, pomagał urządzać ośrodek — a potem, po tygodniowym pobycie odpływał szalupami do Dziwnowa. W dzień później przypływała nowa grupa chłopców. Poczciwy, otrzymany w międzyczasie barkas motorowy „BM 1" woził z rana kursantów do pracy i przywoził ich z powrotem — głodnych i umorusanych. Czasami do sąsiedniego nabrzeża, przy silosie, przybijały statki z tomasyną. Wtedy ożywiało się nabrzeże, zjawiali się robotnicy i przeładowywano towar do komór silosa. Statki były przeważnie polskie, więc korzystaliśmy z okazji i chodziliśmy grupami na zwiedzanie. Ze szczytu silosa oglądaliśmy port rozpościerający się wokół jak na dłoni. Kąpiel urządzaliśmy w pobliskim jeziorze Dąbskim, a w czwartki po południu było „wyjście na ląd" — jechaliśmy motorówką do miasta. Czasem urządzaliśmy wieczorami „ogniska" i wtedy piosenki, wiersze czy monologi — miały za tło odgłosy z pobliskich nabrzeży: gwizd lokomotyw, stukot przetaczanych wagonów i łomot sypiącego się do luków węgla.

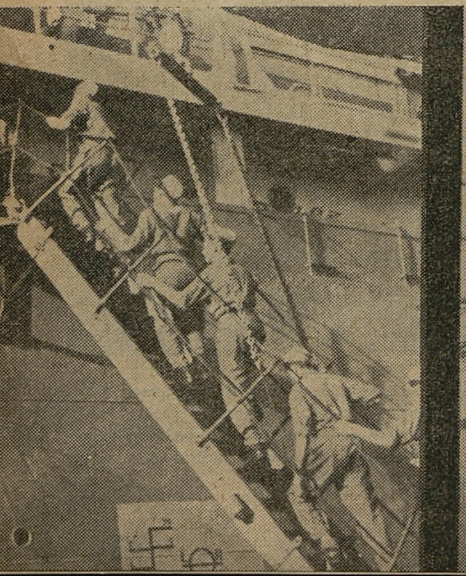
Dni biegły szybko i niepostrzeżenie. Aż pewnego poniedziałku nie przyjechali do ośrodka nowi chłopcy. Nie trzeba było już wysyłać motorówki na dworzec. Akcja letnia w ośrodku Szczecin — skończyła się...

Za chwilę odpływamy do Dziwnowa. Oparty dotąd o słupek na przystani strażnik, podszedł na sam skraj pomostu. Zrobił z dłoni trąbkę przy ustach i zakrzyknął poprzez turkot barkasowego „Bolindera":

— Do zobaczenia na przyszły rok!

Odbiliśmy. Wielki silos na „Ewie" jeszcze przez długi czas był widoczny za nami. Ale mały, ukryty w szarym cieniu silosa budynek ośrodka zniknął nam z oczu bardzo prędko. Szkoda!

J. M.







SZKOŁA RYBAKÓW DALEKOMORSKICH

Dzień 11-go listopada 1946 roku jest datą uruchomienia w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego pierwszej w Polsce Szkoły Rybaków Dalekomorskich. Na początku przyjętych zostało 51 uczniów, rekrutujących się spośród uczestników kursów pracy morskiej, organizowanych przez P.CWM w lecie 1946 r.

Obecnie uczniowie I turnusu S.R.D. pływają już we flocie dalekomorskiej jako młodsi rybacy. Przed sezonem zimowym białej ryby przewidziane są dla nich awanse do stopnia starszego rybaka. Uczniowie II turnusu Szkoły, przyjęci w liczbie 35 w kwietniu 1947 r. odbywają od lipca praktykę na traulerach. W kwietniu 1948 r. przyjęty został III turnus S.R.D. Po akcji kursów pracy morskiej, podczas której uczniowie pełnili funkcje instruktorskie w poszczególnych ośrodkach — III turnus rozjechał się do domów na miesięczny urlop. W październiku rozpocznie się dla nich normalny rok szkolny.

Wykłady w szkole obejmują 17 przedmiotów: język polski, geografia, fizyka, arytmetyka, wych. społ.-polit., wych. fizyczne, nauka o rybach, konserwacja ryb, nawigacja, wiedza okrętowa, oceanografia i meteorologia, konserwacja sieci, sieciarstwo i narzędzia połowu oraz higiena i ratownictwo. Przedmioty te wypełniają 795 godzin wykładowych. Ćwiczenia praktyczne, jak sieciarstwo, roboty linowe, kompas i sterowanie oraz konserwacja statku, solarnia itp. — zajmują 620 godzin wykładowych. Poza tym każdy uczeń odbywa 20 wyjazdów kutrem szkolnym na jednodobowe połowy. Ten obfity program wyczerpywany jest przy intensywnej pracy w ciągu 9-ciu miesięcy pobytu w Szkole. Na cały rok składają się: 2 mies. udziału w kursach pracy morskiej, 9 mies. w Szkole i 1 miesiąc urlopu.

Drugi rok uczeń spędza na traulerze szkolnym na praktyce płatnej (4000 zł mies. plus 0,20% wartości połowu i utrzymanie). Rok pływania w rybołówstwie dalekomorskim obejmuje sezon śledziowy (lipiec — listopad), sezon ryby białej (styczeń — maj), a w pozostałych miesiącach praktykę w konserwacji i uzbrojeniu traulera.

Po ukończeniu dwuletniej Szkoły praktykanci po zdaniu egzaminów, awansowani są na „młodszych rybaków" (12 tys. zł. mies., 0,55% wartości połowu i wyżywienie).

W pierwszym etapie spolszczania załóg traulerów rybackich absolwenci S.R.D. spełnili stawiane przed Szkołą zadania. Obecnie załogi polskie stanowią ok. 60% zatrudnionych.

Proces spolszczania naszego rybołówstwa dalekomorskiego będzie postępował jednak coraz wolniej, ponieważ potrzeba nam personelu bardziej fachowego — starszych rybaków, bosmanów, szturmanów, mechaników oraz szyprów, których wyszkolić jest dużo trudniej i trzeba na to dłuższego czasu. Omawiany jest projekt reorganizacji Szkoły na wielopoziomową łącznie z wydziałem mechanicznym, aby mogła szkolić kadry fachowców dla całej rozbudowującej się, również i bałtyckiej, floty rybackiej.

Kandydatów na kursy bosmańskie, szturmańskie a z czasem szyperskie można będzie czerpać z najlepszych pływających rybaków, zostawiając ich na kilka miesięcy na lądzie w szkole.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, że nieznaczna stosunkowo liczba przyjmowanych do Szkoły Rybaków Dalekomorskich uczniów, nie jest spowodowana brakiem kandydatów do tego bardzo ciężkiego zawodu, lecz przede wszystkim ograniczonymi możliwościami wchłaniania absolwentów S.R.D. przez flotę dalekomorską, ponieważ awanse w rybołówstwie są powolne i trudne, jako że oparte wyłącznie na długości praktyki i zdolnościach.

Najbliższe przyjęcia na IV turnus odbędą się w jesieni 1949 r. Szczegółowe informacje o warunkach przyjęcia do S.R.D. znaleść będzie można we właściwym czasie w „Żeglarzu". **T. Wielochowski**

Uczelnie morskie w nowym roku szkolnym

Trzeci po wojnie początek roku szkolnego w szkolnictwie morskim charakteryzuje się w stosunku do poprzednich lat liczniejszym napływem kandydatów i powiększoną ilością miejsc.

Największą ilość zgłoszeń (1229) otrzymała prowadzona przez PCWM *Szkoła Jungów* w Gdyni. W wyniku selekcyjnych kursów pracy morskiej, egzaminów i badań lekarskich przyjęto 379 uczniów, w tym na turnus VI (kandydaci do PSM w r. 1949/50 — 115, na turnus VII — 136 i na turnus VIII — (kandydaci do PSM w r. 1950/51) — 128. Poza tym na turnusie V z ubiegłego roku jest 47 uczniów. Rok szkolny dla jednej części rozpoczyna się 4, dla drugiej 11 października br.

Do egzaminów do *Państwowych Szkół Morskich* zostało dopuszczonych przez Komisję Kwalifikacyjną 304 kandydatów. Po egzaminach, które odbyły się od 30.VIII. do 1. IX. 48 — na pierwszy kurs obydwu wydziałów (nawigacyjny i mechaniczny) przyjęto 107 kandydatów. Do liczby tej doszło 66 jungów z III turnusu Szkoły Jungów. Obecnie w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie (wydz. nawigacyjny) na pierwszym roku jest 87, na drugim 56 i na trzecim 62 słuchaczy. W Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni (wydz. mechaniczny) na pierwszym roku jest 86, na drugim 33 i na trzecim 59 słuchaczy. Nauka w obydwu szkołach zaczyna się 1 X 48 r.

Ośrodek Szkolenia Zawodowego Zjednoczenia Stoczni Polskich prowadzi obecnie trzy szkoły mające za zadanie przygotowanie fachowców do przemysłu stoczniowego. Egzaminy do tych szkół odbyły się 3 VII i 30 VIII 48. Do *Publicznej Średniej Szkoły Metalowej w Gdyni* zgłosiło się 280 kandydatów, spośród których przyjęto do klasy pierwszej 155. Do klasy drugiej uczęszcza obecnie 40 uczniów, do klasy trzeciej — 47.

Na rok wstępny *Publicznej Średniej Szkoły Metalowej w Gdańsku* spośród 160 kandydatów przyjęto 45. Do klasy pierwszej uczęszcza 85 (w większości uczniowie zeszłorocznego kursu wstępnego), do drugiej 30 i do trzeciej klasy 26 uczniów.

Do *Gimnazjum Mechanicznego Z S P* w Gdańsku kandydowało 140 chłopców — przyjęto 82 do klasy pierwszej. W klasie drugiej uczy się 62, w trzeciej 38 uczniów. Rok szkolny rozpoczął się we wrześniu 1948 r.

Do *Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku* spośród 350 kandydatów po egzaminach, które odbyły się w trzech etapach (9—10 VIII, 12—13 VIII i 20—21 VIII) przyjęto 87 uczniów. Na pierwszym roku Wydziału Budowy Okrętów jest 29 uczniów, na drugim — 31, na trzecim — 18. Na Wydziale Budowy Maszyn Okrętowych — na pierwszym roku jest 34 uczniów, na drugim — 36, na trzecim — 30. Na Wydziale Elektrotechniki Okrętowej na pierwszym roku jest 24 uczniów, na drugim — 28, na trzecim — 15. Rok szkolny rozpoczął się 15 IX 1948 r.

Na *Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej* przyjęto w bieżącym roku szkolnym — na pierwszy rok nauki 56 studentów. Wobec trwających jeszcze egzaminów i nie rozpoczęcia się nauki ilość studiujących na wyższych latach jest jeszcze nie ustalona.

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Sopocie spośród 400 kandydatów przyjęła na studium wstępne 75 i na rok pierwszy 250 słuchaczy. Na drugi rok uczęszcza — 207, na trzeci — 161 słuchaczy. Rok szkolny rozpoczął się w początku października.

A. P.



Graficzne zestawienie ilości nowoprzyjętych uczniów w poszczególnych uczelniach morskich

„ŚWIEŻO UPIECZONY"

Rybak dalekomorski

(dokończenie ze str. 9)

— Oo! Właśnie! Opowiedz o jakiejś swojej przygodzie!

— Nie muszę daleko szukać. W ostatnim rejsie wracaliśmy już z połowem, gdy na Bałtyku po przejściu Kanału Kilońskiego, weszliśmy na wrak. W tym rejonie morza leży ponad 200 wraków. Są one tak gęsto rozsiane, że boje farwaterowe mieszają się z wrakowymi. Wypadek nastąpił tuż przed świtem przy złej widzialności spowodowanej deszczem. Wstrząs był tak silny, że wyleciałem ze swej koi na stół wprost w dużą miskę z masłem. Potłukłem się dotkliwie, ale byłem rozbudzony i przytomny całkowicie. Widok na pokładzie był niesamowity. Dziób wysoko sterczał w górę, a rufę zalewała rosnąca z każdą chwilą fala. Cała załoga wiedziała, że sytuacja jest groźna. Nasza syrena zaczęła wzywać pomocy. Część załogi słabsza nerwowo spuściła szalupę i usiłowała odpłynąć w kierunku parowca śpieszącego nam z pomocą. Nie widziałem jak dopłynęli, ponieważ kapitan postanowił z pozostałą załogą ratować statek. Mając duszę na ramieniu zeszliśmy we dwóch do zenzy na baku i prowizorycznie załataliśmy dziurę pakułami. Pomimo to statek brał wodę dziobem przez dziurę, a także przez zanurzoną głęboko rufę. Musieliśmy dla odciążenia wyrzucić za burtę kilkanaście beczek z solą i rybą. Nie trzeba dodawać, że wtedy każdy z nas miał siłę za dziesięciu. W międzyczasie mechanik uruchomił pompę, dał pełną wstecz, a duża fala pomogła nam zeskoczyć z wraku. Pompując bez przerwy wodę dotarliśmy z powrotem do Kilonii. Tam zastaliśmy już towarzyszy, których łódź rozbiła się o burtę ratującego ich statku. Po zacementowaniu uszkodzenia, pod eskortą przypadkowo spotkanego innego polskiego traulera wróciliśmy do Gdyni. Na szczęście skończyło się na dużym strachu i małych stratach materialnych w pogubionych i potopionych drobiazgach.

— Czy statek jest już naprawiony?

— Niestety! Musi czekać w kolejce na wolny dok. Szkoda, że nie mamy szeroko rozpowszechnionych w innych morskich krajach wyciągów dla statków rybackich. Wyciągi są bardzo praktyczne i tańsze od doków, których mamy mało i z których przede wszystkim korzystają duże jednostki handlowe. Bardzo trudno jest doczekać się na wolny dok, a długie postoje remontowe powodują dla nas i dla przedsiębiorstwa kolosalne straty.

— Jasne! A gdzie ty mieszkasz, gdy wracasz z rejsu?

— Niestety, nie jestem nigdzie meldowany. Od wyjścia z internatu szkolnego mieszkam zawsze na traulerze. Rybacy nie mają jeszcze swego „Domu Rybaka" w Gdyni, a o wynajęciu pokoju nie ma co marzyć.

— Słyszałem jednak, że już w sferach kompetentnych zaczyna się mówić o budowie kolonii rybackich. Powiedz nam jeszcze, jakie masz możliwości awansowania na szypra rybackiego?

— Muszę mieć co najmniej 4 lata pływania, a następnie ukończone kursy: bosmański, szturmański i szyperski, projektowane przez Szkołę Rybaków. W międzyczasie trzeba jeszcze ładnych parę lat pływać. Oczywiście potrzebne jest zaufanie armatora do takiego nowego szypra, aby otrzymać trauler. — Przepraszam, ale muszę się już pożegnać i wracać na statek, bo za pół godziny holownik bierze nas na dok. To w związku z tą awarią, o której opowiadałem.

— Wobec tego życzę szybkiej naprawy, a potem „dobrego wiatru" i rychłego awansu na szypra!

Tad. W.

Wzorem lat ubiegłych Redakcja „Żeglarza" ogłasza

KONKURS

na wspomnienie z pobytu na kursach PCWM w 1948 r.

WARUNKI KONKURSU:

1. W konkursie mogą wziąć udział wyłącznie byli uczestnicy kursów pracy morskiej oraz kursów przodowników wychowania morskiego;
2. Tematem pracy konkursowej mogą być:
   a) wspomnienia, nowelki, wiersze itp. utwory literackie pod warunkiem, że opisywać będą kursy pracy morskiej, a objętość ich nie będzie przekraczała 2 stron maszynopisu;
   b) zdjęcia wykonane przez uczestników w trakcie trwania kursów;
   c) rysunki na temat kursów pracy morskiej.
3. Ilość prac konkursowych nadesłanych przez jednego uczestnika nie jest ograniczona. Można brać udział równocześnie w konkursie literackim, fotograficznym i rysunkowym.
4. Prace wraz z dokładnym adresem wysyłającego oraz z podaniem ośrodka i turnusu, w którym uczestnik brał udział — nadsyłać należy najpóźniej do dnia *30 listopada 1948* pod adresem: Redakcja „Żeglarza", PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. Na kopertach zaznaczyć należy — „Konkurs Nr 1".
5. Nagradzanie prac konkursowych będzie przeprowadzane osobno w każdym z trzech działów konkursu.
6. Wyniki konkursu podane zostaną w styczniowym n-rze „Żeglarza". Jednocześnie opublikowane zostaną najlepsze prace ze wszystkich trzech działów.
7. Redakcja „Żeglarza" zastrzega sobie prawo wykorzystania nadesłanych prac zarówno nagrodzonych jak i nie wyróżnionych.

NAGRODY:

w dziale literackim:

I — książki o morzu wart. 600.— zł.
II — książka o morzu wart. 400.— zł.
III — książka o morzu wart. 300.— zł.
IV—VI — roczna bezpł. prenumerata „Żeglarza".
VII—X — półroczna bezpł. prenumerata „Żeglarza".

w dziale fotograficznym:

I — książki o morzu wart. 600.— zł.
II — książka o morzu wart. 400.— zł.
III — książka o morzu wart. 300.— zł.
IV i V — roczna bezpł. prenumerata „Żeglarza".

w dziale rysunkowym:

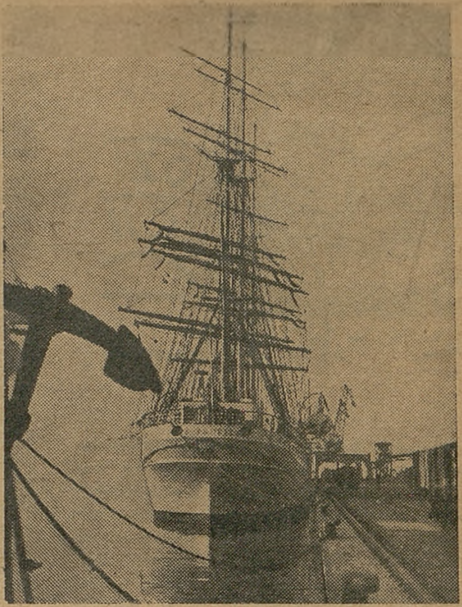
I — książki o morzu wart. 600.— zł.
II — książka o morzu wart. 400.— zł.
III — książka o morzu wart. 300.— zł.
IV i V — roczna bezpł. prenumerata „Żeglarza".

Pecewuemowski rejs „Daru Pomorza"

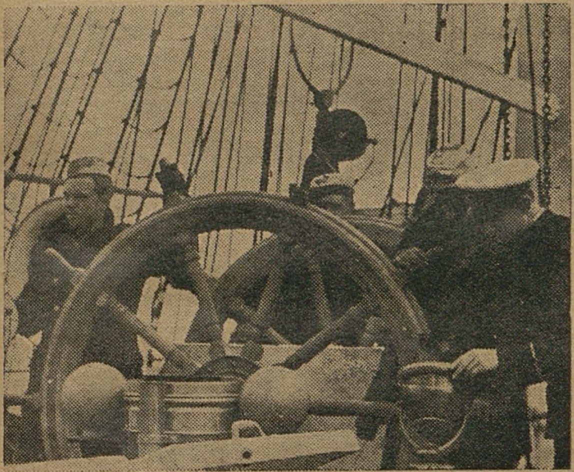
W początkach czerwca statek szkolny PMH „Dar Pomorza" odbył krótki rejs po Bałtyku z załogą złożoną wyłącznie z uczniów Szkoły Jungów oraz pracowników PCWM. Celem rejsu było okresowe odmagnetyzowanie kadłuba — co zostało dokonane w niewielkim, malowniczym porcie szwedzkim — Karlshamn. Portem docelowym „Daru" był Szczecin, gdzie oprócz pracowników PCWM została wyokrętowana część jungów, mająca wziąć udział w akcji letniej w charakterze instruktorów. Reszta jungów (5 turnus) pozostała na dalsze pływanie.

Umieszczone obok zdjęcia ilustrują kilka fragmentów z owej „pecewuemowskiej" podróży.

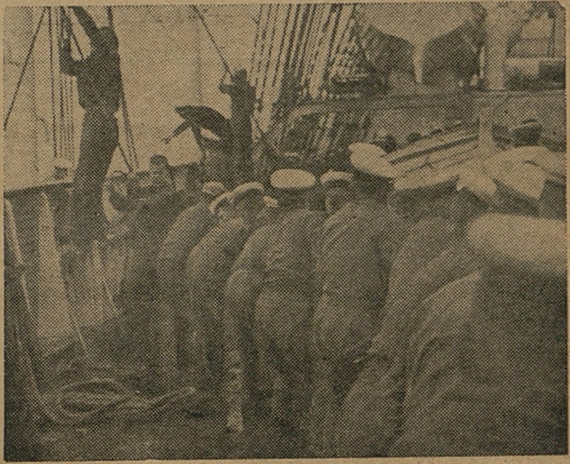
(Fot. A. Pluciński i L. Kisielewski)



„Dar Pomorza" w Karlshamnie. Wokół pusto, bo jeszcze wczesny ranek — tylko fotograf miał służbę i skorzystał z okazji, że nie potrzebuje „cykać" pamiątkowych grupek.



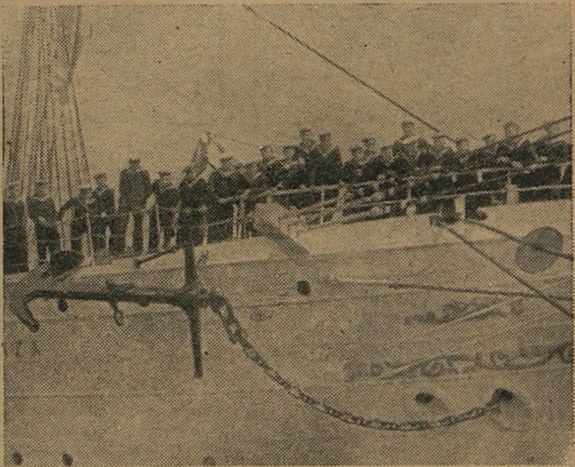
Wachta przy sterze należała zawsze do najprzyjemniejszych zajęć. Sama wielkość koła sterowego napawała kręcących nim jungów szacunkiem... dla samego siebie. Żałowali tylko w głębi ducha, że nie widzi ich w takich chwilach — płeć piękna.



Alarm szalupowy. Ci młodzi ludzie ugrupowani malowniczo na zdjęciu odwrotnymi stronami medali — robią właśnie dużo tupotu w wyniku czego szalupa powinna znaleźć się za chwilę na wodzie.



Tak jak matka straszy swe dzieci kominiarzem, tak stare wilki morskie straszą młodych adeptów sztuki żeglarskiej magicznym słowem — cegiełkowanie. Oto grupka delikwentów przy zbożnej pracy szorowania pokładu cegłą (tak jest ponoć najlepiej).



Było to tak: Na nabrzeżu stały niebrzydkie Szwedki, a załoga nie miała chwilowo wyjścia na ląd. Stąd też takie zbiegowisko drabów na baku, skąd najswobodniej można przesyłać... uśmiechy.



Romuald Dzięcioł — Starogard. Owszem, kandydaci do S. S. M. mają w miarę wolnych miejsc prawo wyboru specjalności z tym, że poddawani są następnie odpowiednim badaniom, które wykazują, czy kandydaci nadają się do wykonywania wybranych funkcji. Jeśli by udało się Wam zdobyć w SSM specjalność radiotelegrafisty, to po odbyciu służby wojskowej z pewnością znajdziecie zatrudnienie w Marynarce Handlowej.

Jerzy Musiał — Lębork, Jerzy Sapieszko — Gdańsk, Marian Iwanciów — Wrocław. Do zreformowanego od bieżącego roku szkolnictwa ogólnokształcącego zostanie również przystosowane szkolnictwo morskie. Odpowiednie projekty są dopiero w opracowaniu. Sądzimy, że już w jednym z najbliższych numerów „Żeglarza" będziemy mogli dać odpowiedź na dręczące Was wątpliwości.

Stała linia żeglugowa pomiędzy portami polskimi a radzieckimi chwilowo jeszcze nie istnieje. M/s „Piłsudski" zatonął w listopadzie 1939 r. u wybrzeży Anglii, „Polonię" jeszcze przed wojną pocięto na złom (r. bud. 1910). S/s „Pułaski" został sprzedany wkrótce po wojnie za granicę.

Stefan Szczepaniak — Gorczyn. Jeśli nie będziecie mieli w momencie kandydowania do SJ ukończonych 19 lat, to macie szanse być przyjęci. Ci, którzy przekroczą granicę wieku, mogą być przyjęci jedynie w drodze wyjątku za specjalnym zezwoleniem Ministerstwa Żeglugi. Charakterystyki i sylwetki jednostek „Gryfu" podamy omawiając żeglugę przybrzeżną, co nastąpi po wyczerpaniu działu „Polska Flota Rybacka". „Oliwa" znajduje się obecnie na Stoczni Gdańskiej, gdzie czeka na wmontowanie maszyn i wykończenie. Dziękujemy za życzenia. Pozdrowienia.

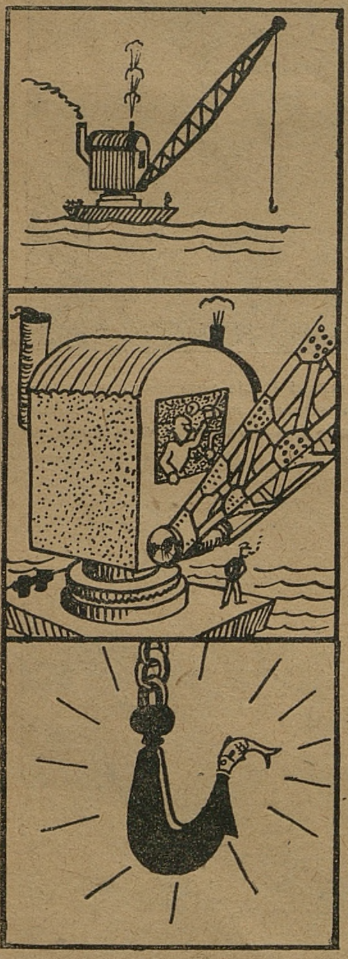
Kazimierz Szramek — Chorzów. Drogi „Siostrzeńcze"! Wszystkie szkoły morskie i związane z morzem były szczegółowo omówione w kwietniowym n-rze „Żeglarza". Numer ten wyślę Ci okazowo pocztą, gdy tylko mi podasz swój dokładny adres. Wybierzesz sobie taką uczelnię, która Ci najbardziej odpowiada — ja osobiście radzę Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego. Naturalnie w tym roku jest za późno, bo rok szkolny już się rozpoczął. Nauka we wszystkich szkołach jest bezpłatna. Serdecznie Cię pozdrawiam — Wuj Jotem.

Wiesław Obalski — Łódź. Warunki przyjęcia na letnie kursy pracy morskiej zostaną podane później, natomiast jeśli chodzi Wam o przyjęcie do Szkoły Jungów — przeczytajcie sobie odpowiedź S. Szczepaniakowi. Zagranicą, dokładnie — w Anglii, budują się dla Polski trzy statki: „Puck", „Warmia" i „Mazury". Niezadługo stocznie angielskie rozpoczną budować dla nas dwa duże zbiornikowce. Dziękujemy za życzenia — wzajemnie Was pozdrawiamy.

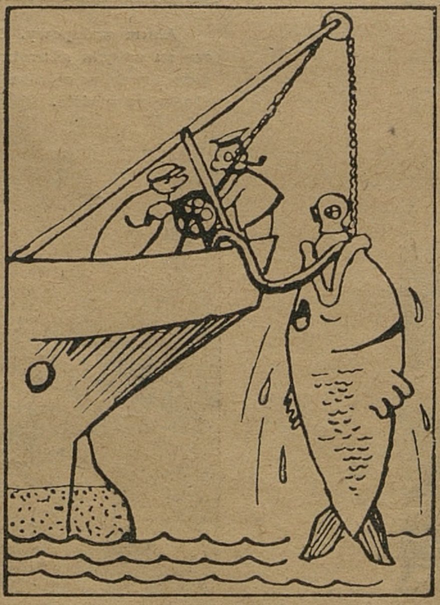
J. Domański — Giżycko. Trzeci numer „Żeglarza" kosztuje 20 zł. Wiadomości o tegorocznym kursie przygotowawczym znajdziecie w następnym numerze.

Ireneusz Januchta — Skarżysko Kamienna. Żądane n-ry „Żeglarza" kosztują 130 zł (te, które jeszcze posiadamy, bo część jest już wyczerpana). W rybołówstwie dalekomorskim potrzebni są dobrzy fachowcy — szyprowie, rybacy, sieciarze etc. a tych dopiero szkolimy. Dlatego też musimy korzystać narazie z pomocy Holendrów, u których rybołówstwo dalekomorskie stoi na wysokim poziomie. Naukę pływania prowadzą — SP, organizacje młodzieżowe i kluby sportowe.

Mieczysław Hudyma, Potulice — Projekt „wynalazku" otrzymaliśmy — jest on bardzo pomysłowy i kto wie, czy go w przyszłości nie zrealizujemy.



Rybołówstwo na WESOŁO





ZDJĘCIA: A. Pluciński, K. Komorowski, J. Uklejewski, E. Zdanowski, J. Gaus, Z. Kosycarz, L. Kisielewski.
RYSUNKI I FOTOMONTAŻE: S. Woźniak.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20. W-14062

Druk. Z. G. „P.W." Gdynia 9/48 10.000 Nr 1248